Maria do Carmo Baltar Esnaty de Almeida

AS VITRINES DA CIVILIZAÇÃO:
A MODERNIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO COMERCIAL DA CIDADE DA BAHIA

Salvador, 2014

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ARQUITETURA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA DO CARMO BALTAR ESNATY DE ALMEIDA

AS VITRINES DA CIVILIZAÇÃO:
A MODERNIZAÇÃO DO BAIRRO COMMERCIAL DA CIDADE DA BAHIA (1890-1930)

Salvador
2014

MARIA DO CARMO BALTAR ESNATY DE ALMEIDA

AS VITRINES DA CIVILIZAÇÃO:
A MODERNIZAÇÃO DO BAIRRO COMMERCIAL DA CIDADE DA BAHIA (1890-1930)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, na Área de Concentração de Conservação e Restauro, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia como requisito para obtenção do grau de Doutora em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Dra. Odete Dourado Silva

Salvador
2014

A447 Almeida, Maria do Carmo Baltar Esnaty de.
As vitrines da civilização: a modernização do bairro commercial da cidade da Bahia (1890-1930) / Maria do Carmo Baltar Esnaty de Almeida. 2014.
323 f. : il.

Orientador: Profa. Dra. Odete Dourado Silva.
Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, 2014.

1. Arquitetura - modernização - Salvador(BA).2. Bairros - Planejamento urbano - Salvador (BA). I. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. II. Silva, Odete Dourado. III. Título.

CDU: 711.4(813.8)

MARIA DO CARMO BALTAR ESNATY DE ALMEIDA

AS VITRINES DA CIVILIZAÇÃO:
A MODERNIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO COMMERCIAL DA CIDADE DA BAHIA (1890- 1930)

Tese apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutora em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

Aprovada em ______________________________

Banca Examinadora:

Odete Dourado da Silva – Orientadora ______________________________
Doutora – Università Degli Studi Di Roma, Itália
Universidade Federal da Bahia.

Antonio Fernando Guerreiro Moreira de Freitas ______________________________
Doutor – Université de Paris IV (Paris- Sorbonne)
Universidade Federal da Bahia

Josemary Omena Passos Ferrare ______________________________
Doutora – Universidade do Porto
Universidade Federal de Alagoas

Márcia Genésia Sant'Anna ______________________________
Doutora- Universidade Federal da Bahia
Universidade Federal da Bahia

Mário Mendonça de Oliveira ______________________________
Doutor- Universidade Federal da Bahia – Notório Saber
Universidade Federal da Bahia

Aos meus mestres,

Helvio Polito (in memoriam),
Ariano Suassuna e
Odete Dourado,

Com gratidão.

AGRADECIMENTOS

Correndo o risco da omissão, não posso deixar de agradecer às tantas pessoas que estiveram presentes neste percurso tão longo.

Na minha orientadora, Prof [a]. Odete Dourado, tive mais uma vez a segurança para enfrentar os desafios desta nova proposta. Pelas leituras apuradas do texto, as sugestões de encaminhamentos ou a generosidade na disponibilização de livros e arquivos devo-lhe minha gratidão. Mas, principalmente, agradeço-lhe pela amizade em momentos tão difíceis e pelo grande respeito com que conduziu a orientação deste trabalho.

Na minha primeira qualificação, pude contar com as importantes sugestões dos Profs. Anete Araújo e Antônio Heliodório Sampaio, que me possibilitaram atentar para novas questões sobre o tema. Na última qualificação. devo especiais agradecimentos à banca. composta pelos Profs. Antônio Guerreiro. Josemary Ferrare, Márcia Sant'anna e Mário Mendonça que, após leitura cuidadosa, acrescentaram ao trabalho importantes observações.

O longo trabalho de investigação arquivística, principalmente no AHM/FGM, não teria sucesso sem a ajuda imprescindível de Neusa Carvalho. Vera Maria da Hora, Angelina Lima B. da Silva; Antonia Santos Nogueira,Nadia Maria Amaral e Eridalva Caldas,que me permitiram consultar o acervo que, então, ainda se encontrava sem catalogação. A Maria das Candeias Oliveira um agradecimento especial pelas "aulas" de paleografia que me ajudaram a decifrar os Termos de Vistorias e Alinhamentos. Também no APEBA e AN, neste último, através de atendimento à distância, encontrei funcionários colaborativos e eficientes.

Na secretaria da pós-graduação, Silvandira Oliveira sempre foi um alento nos momentos de enfrentar a burocracia da instituição. Na biblioteca da FAUFBA, Eleonora Guimarães foi de grande auxílio com a normalização bibliográfica e elaboração de ficha catalográfica. José Elias Nery, com imensa paciência, me auxiliou no tratamento e organização das imagens.

Especial agradecimento devo à Profª Rita Rosado, a quem, carinhosamente, chamo de "a mulher do porto". Amiga querida e bem–humorada, como todos os grandes pesquisadores, é generosa com as informações e sempre esteve disponível para elucidar minhas dúvidas e questionamentos.

Amigos queridos torceram pelo sucesso deste trabalho: Rosely Sampaio, Maria Berthillde Filha, Marcelo Almeida, Leda Ceres Araújo, Suraya Muiñoz e Rita Brasil me ajudaram de muitas formas. Ana Maria Melo, Mariely Santana e Roberta Aymar, minhas amigas-irmãs, mais uma vez, estiveram nos momentos mais difíceis desta caminhada e me fizeram acreditar que tudo ia dar certo.

[...] Das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor. sem um código interno, uma perspectiva, um discurso. É uma cidade igual a um sonho: tudo o que se pode ser imaginado pode ser sonhado, mas mesmo o mais inesperado dos sonhos é um quebra-cabeça que esconde um desejo, ou então o seu oposto, um medo. As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.

Italo Calvino (1990, p.44)

ALMEIDA, Maria do Carmo B. E. de .**As vitrines da Civilização: a modernização urbana do Bairro Commercial da Cidade da Bahia**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

RESUMO

Considerando a cidade como um fato arquitetônico, este trabalho investiga o processo de modernização urbana do *Bairro Commercial* da cidade de Salvador, compreendido nos distritos da Conceição da Praia e do Pilar, durante o período conhecido como Primeira República (1890-1930), e tem como objetivo principal investigar o papel da arquitetura e das intervenções urbanas como instrumentos de afirmação e divulgação do projeto civilizatório, responsáveis pela construção de uma imagem moderna da cidade. Nesta análise, desenvolvida na longa duração, a pesquisa privilegiou as representações dos grupos identificados com as classes dominantes, intrinsecamente relacionadas aos princípios morais e científicos que nortearam as propostas de melhoramentos urbanos. Apoiando-se principalmente sobre a documentação produzida pelas várias esferas administrativasrelativas às obras então executadas, o trabalho se detém ainda na investigação das inúmeras idealizações urbanas elaboradas para este trecho da cidade, com destaque, as propostas para o porto, considerando-as elementos fundamentais na compreensão do ideário da modernidade. A análise das fontes consultadas revela o papel disciplinador da arquitetura, um instrumento capaz de conferir novos significados às áreas remodeladas, estabelecendo uma hierarquia espacial através do controle estético conjunto construído. A arquitetura e o novo desenho urbano do bairro pretenderam assim construir a imagem moderna do centro financeiro da cidade e dar forma ao projeto estético das classes dominantes. Projeto inconcluso e imperfeito sob tantos aspectos, a remodelação do *Bairro Commercial*, também do ponto de vista figurativo, chegará ao final da Primeira República sem realizar plenamente seus objetivos: o vazio dos grandes aterros aguardaria ainda que uma nova linguagem arquitetônica construísse a imagem moderna da área, nas décadas seguintes.

Palavras-chave: Modernização urbana. Arquitetura eclética. Porto de Salvador.

ALMEIDA, Maria do Carmo B. E. de .**The windows of Civilization: urban modernization of the commercial district of the city of Bahia**. Thesis (Doctorate) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.

ABSTRACT

Considering the city as an architectural fact , this work investigates the process of urban modernization of Commercial District city of Salvador , comprised the districts of Conceiçãoda Praia and Pilar , during the period known as the First Republic (1890-1930). The main purpose is to investigate the function of the architecture and urban interventions as tools of affirmation and diffusion of the civilizing project , responsible for the construction of a modern image of the city . In this analysis , developed in a long term , the research has concentrated on representations of groups identified with the ruling classes , intrinsically related to moral and scientific principles that guided the proposals for urban improvements . Relying primarily on the documentation produced by the various administrative levels related to executed jobs, the work holds the investigation of several urban achievements for this parto f city, highlighting , proposals for the port , considering the fundamental elements in understanding the ideology of modernity . The analysis of the sources consulted reveals the disciplining role of architecture , an instrument capable of giving new meanings to the remodeled areas , establishing a spatial hierarchy through aesthetic control complexthat hás been built so far. The architecture and design of new urban neighborhood intended thereby construct the modern image of the city's financial center and shape the design aesthetic of the ruling classes .This Project, that seems to be unfinished, is imperfect in many ways. The renewal of the Commercial District Will reach the end of the First Republic period without achieving its goals: the emptiness of large landfills still await a new architectural language that build a modern image of that area in the nextdecades .

Keywords : Urban Modernization . Eclectic architecture . Port.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AN	Arquivo Nacional
AHM	Arquivo Histórico Municipal
APEBA	Arquivo Público do Estado da Bahia
BN	Biblioteca Nacional
CEAB	Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia
FGM	Fundação Gregório de Mattos
IGHBA	Instituto Geográfico e Histórico da Bahia
M.V.O.P.	Ministério de Viação e Obras Públicas
PMS	Prefeitura Municipal de Salvador.
UFBA	Universidade Federal da Bahia

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

O estudo das cidades brasileiras contemporâneas, cada vez com maior frequência, tem remetido os pesquisadores das mais diversas áreas do conhecimento à investigação das transformações urbanas ocorridas entre o século XIX e o início do XX. Os motivos são variados, mas, geralmente, decorrem da compreensão do espaço urbano como um território privilegiado no estudo das reorganizações estruturais exigidas pelo movimento de internacionalização do capitalismo, então, em curso, da transformação dos processos produtivos e das relações sociais, ou ainda, da reprodução de valores éticos e morais da classe dominante, a burguesia. Em grande parte, este interesse tem como objeto áreas degradadas das cidades, entre outros aspectos, em virtude do deslocamento de funções intrinsecamente ligadas à ocupação destes trechos, consequência da migração do capital dentro do espaço urbano, e como objetivo, a investigação das formas mais apropriadas de sua reinserção na dinâmica urbana. A revalorização dos conjuntos construídos neste período - estratos urbanos, até muito recentemente ignorados, e uma produção arquitetônica que ainda sofre críticas severas -, é proposta pelo debate multidisciplinar que, nas últimas décadas, se apresenta na historiografia da cidade e propõe a revisão de conceitos, métodos e fontes aí empregados, postura que decorre principalmente da superação do anti-historicismo pregado pelas vanguardas modernistas.

Apesar do crescimento do número de grupos de pesquisa que trabalham esta temática nas últimas décadas, a difusão das investigações, em grande parte, ainda se restringe às publicações oriundas de seminários e encontros científicos sobre a história urbana que passaram a acontecer sistematicamente no país. O caráter interdisciplinar de muitos grupos e da abordagem das pesquisas que, no início, se voltavam, principalmente, na busca de novas referências teóricas e metodológicas, aos poucos, são redirecionadas para a compreensão de processos urbanos que buscam fornecer subsídios para as intervenções nas cidades contemporâneas.

Um breve balanço da discussão construída nas últimas décadas sobre o processo de modernização do espaço urbano no Brasil revela duas abordagens que, *grosso modo,*dão a tônica dos trabalhos produzidos: a primeira, objetiva identificar

as transformações físicas das estruturas coloniais das cidades, através do levantamento dos projetos executados; a segunda privilegia o estudo dos saberes técnicos sobre a cidade, do campo médico ao da construção civil, e o intercâmbio de teorias e práticas entre lugares e tempos diferentes, a transferência e a adaptação de modelos estrangeiros fora dos seus contextos. Muitos destes trabalhos, entretanto, compreendem as intervenções ocorridas principalmente no período conhecido por Primeira República (1890-1930) apenas como episódios modernizadores, nos quais seria possível apontar a gênese da "cidade moderna" e da construção do saber urbanístico. Esta postura se reflete no recorte temporal das pesquisas que, para além dos primeiros anos da República, eventualmente, retrocedem aos meados do século XIX, quando a urgência pelos melhoramentos urbanos acelera a estruturação de serviços públicos e obras de infraestrutura. Neste contexto, são ainda recentes e pouco numerosos os trabalhos que, partindo de novas abordagens teóricas, investigam a sistematização de ações modernizadoras e as idealizações sobre o espaço urbano dentro de uma perspectiva temporal mais ampla, como elementos de um "projeto civilizatório", cujo início pode ser apontado ainda no século XVIII.

Este panorama é o mesmo que se apresenta para os trabalhos sobre a modernização urbana de Salvador. Apesar do crescente interesse pela temática, identificado principalmente nas pesquisas produzidas nas áreas afins, no campo da Arquitetura e Urbanismo os trabalhos praticamente se restringem ao âmbito acadêmico e, de modo geral, privilegiam os melhoramentos urbanos efetuados durante o primeiro Governo Seabra (1912-1916). A despeito da importância das intervenções realizadas neste período, a farta documentação sobre o assunto demonstra, entretanto, que a maturação de um ideário sobre a modernização da cidade só poderá ser compreendida se analisada na longa duração, temporalidade que revela a estruturação de um processo que possui etapas e velocidades distintas.

Avaliando mais especificamente os trabalhos produzidos sobre as modificações trazidas pela modernização na Cidade Baixa, identifica-se um número ainda menor de pesquisas. Referência incontestável para o estudo deste trecho da cidade são as publicações dos trabalhos da Profª Rita de Cássia Rosado (1983; 1987) sobre os portos da Bahia e, particularmente, sobre as frustradas tentativas de modernização

do porto de Salvador durante a segunda metade do século XIX. Ainda que não trate especificamente do processo de modernização empreendido na área, a pesquisa do Prof. Marcus Paraguassu de Arruda Câmara(1988) é uma importante contribuição para a compreensão da evolução dos distritos da Conceição da Praia e do Pilar, principalmente, no que concerne à expansão territorial através dos aterros ao mar. Mais recentemente, a tese de doutorado da Profª Gina Marocci (2011) aprofundou as investigações do mestrado (1997), e privilegiou a análise deste trecho da cidade em estudo comparativo entre Salvador, Lisboa e Porto, averiguando a influência do Iluminismo na urbanística portuguesa. Já as publicações sobre o tema, versam sobre o processo de modernização da cidade, de modo geral: os Profs. Ana Fernandes e Marco Aurélio Gomes (1990; 1991) são autores de dois trabalhos publicados em coletâneas nos quais analisam as idealizações sobre a cidade e os "surtos modernizadores" do processo; a Profª Eloísa Petti Pinheiro (2002) publicou o resultado de sua pesquisa de doutorado sobre as transformações no centro de Salvador em uma análise comparada com o Rio de Janeiro e Paris. Com matrizes distintas, estes trabalhos se tangenciam e se complementam, mas, principalmente, indicam um vasto campo para novas indagações sobre a cidade.

Este trabalho se insere neste contexto. A pesquisa desenvolvida no Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFBA constituiu-se na primeira aproximação com o campo temático, tendo como objeto a investigação do processo de ocupação do distrito da Vitória e a arquitetura aí produzida, durante a Primeira República. Além de identificara função da arquitetura na conformação do novo cidadão moderno, particularmente na transformação da habitação burguesa, a pesquisa revelou a importância do seu papel na nova organização espacial da cidade, um instrumento capaz de construir uma imagem palpável da modernidade, imprescindível ao "projeto civilizatório". Dentro deste projeto, identificou-se a difusão de um projeto estético para a cidade que, com evidência, foi posto em execução no distrito estudado.

Para além destas questões, verificou-se que inúmeros aspectos deste processo ainda não haviam sido contemplados com estudos específicos, como os primórdios do pensamento urbanístico em Salvador, a estruturação dos serviços públicos, a hierarquização espacial na ocupação dos demais distritos ou mesmo as transformações urbanas levadas a cabo na zona portuária e comercial, elemento

fundamental da modernização da cidade. Para uma visão mais abrangente do processo que tem seu auge no início da República, ficava evidente também a necessidade de ampliar o recorte temporal das investigações, e, além das obras efetivamente realizadas- quase sempre incompletas e imperfeitas-, investigar as muitas idealizações para a cidade.

Com este intuito, pretendeu-se construir um novo objeto dentro deste campo temático a fim de aprofundar as investigações sobre o papel da arquitetura e das intervenções urbanas como instrumentos de afirmação e divulgação do projeto civilizatório durante o primeiro período republicano. E ainda, como foram empregados tais instrumentos na construção de uma imagem moderna da cidade, e, particularmente, as características assumidas pelo projeto estético das classes dominantes em outros trechos do espaço urbano. Para além dos planos e projetos de arquitetura efetivamente construídos, grande parte do que foi produzido neste período permaneceu no papel, constituindo-se, entretanto, em importante suporte para a compreensão do ideário que norteava as remodelações urbanas, também elas representações do espaço urbano, nas quais é possível identificar, como afirma Roncayolo,

> [...] os conceitos empregados para definir a cidade tal como deveria existir. Não se vaidiretamente do econômico e do social à intervenção no espaço; passa-se pelo desvio das representações: através da cidade, mobiliza-se o conjunto dos dados científicos, paracientíficos, mágicos, imaginativos e outros, que formam o equipamento mental de uma época. (2001, p. 268-9)

Se o distrito da Vitória era, por excelência, o lugar eleito para representar o ideal burguês e civilizado de morar, deveria ser no *Bairro Commercial da Cidade da Bahia*, lugar dos negócios, das trocas e do movimentado porto, a grande porta da cidade, onde as representações dos ideais de progresso e modernidade estariam mais evidentes. Esta sugestão considerava, entre outros aspectos, os grandes interesses das elites econômicas no bairro, e ainda, a considerável expansão de seu território, possivelmente, dentro de um novo padrão morfológico decorrente do ideário moderno e civilizado. Apesar de escassa, a historiografia já produzida sobre a cidade apontava ainda esta área como o alvo preferencial das idealizações e ações de modernização que tentavam atualizá-la tanto do ponto de vista funcional como estético, principalmente em virtude da reforma do porto, uma das vitrines da Salvador civilizada. Este fato fora confirmado por um preliminar levantamento das

solicitações para licenciamento de obras à municipalidade, que revelava os distritos compreendidos nesta zona da cidade com uma expressiva demanda para reformas e construções, indicando sua importância no estudo da arquitetura produzida neste período. Ratificava a delimitação espacial o conjunto construído ainda existente neste trecho da cidade, edificado neste período e reconhecido, inclusive, como patrimônio nacional. Utiliza-se, assim, o conceito de *área-estudo*, proposto por Rossi (1982) nas investigações sobre a cidade, considerada como uma unidade do conjunto urbano, individualizada por um caráter próprio, que se converte num momento particular do estudo da cidade. Assim, utilizando como na pesquisa anterior a divisão administrativa e religiosa da cidade na delimitação espacial do objeto, elegeu-se como *área-estudo* os distritos da Conceição da Praia e do Pilar, nos quais situa-se o *Bairro Commercial*, denominação comumente empregada durante todo o século XIX e início do XX, para o aprofundamento das pesquisas neste campo temático.

Dentro das muitas leituras e interpretações oferecidas pelo objeto de pesquisa, este trabalho procura inserir-se em uma discussão mais ampla sobre a história urbana, compreendendo a cidade enquanto um fato arquitetônico, buscando apreendê-lo através das representações dos grupos que idealizaram, discutiram e executaram a construção da cidade, intrinsecamente ligados ao projeto de civilização e modernidade. Segundo Roncayolo (1990), tais representações estariam identificadas com as classes dominantes e/ou as elites dirigentes, destacando-se aquelas compartilhadas pelos "profissionais da cidade": engenheiros politécnicos, médicos, arquitetos e mesmo o funcionalismo que se organizou em torno dos serviços públicos de infraestrutura. Orientado por princípios morais e científicos comuns, o ideário deste grupo relaciona-se à difusão internacional de conhecimentos sistematizados sobre a cidade, servindo de suporte à prática dos gestores.

Diante disto, privilegiou-se particularmente na pesquisa o estudo da documentação administrativa das várias esferas relativas à normatização das transformações urbanísticas e arquitetônicas. Os procedimentos metodológicos priorizaram as fontes primárias disponíveis nos arquivos, ainda pouco trabalhadas e muitas inéditas, confrontando-as aos dados fornecidos pela bibliografia específica e

à própria cidade. Foram catalogados todos os processos de licenciamento de obras disponíveis no AHM/FGM, entre os anos de 1890 e 1930 (191 do distrito da Conceição da Praia, e, 196 do Pilar), dos quais constam a solicitação do requerente, o projeto arquitetônico e os pareceres do corpo técnico da municipalidade. Da mesma forma, os Livros de Termos de Vistorias e Arruamentos /Alinhamentos (1817-1827; 1848-1855; 1877-1885; 1885-1891) forneceram importantíssimos dados sobre as discussões do cotidiano das intervenções na cidade durante o século XIX, dos conflitos entre os crescentes problemas urbanos e a paulatina estruturação dos serviços públicos. Planos, mapas e levantamentos também foram confrontados a leis, decretos, resoluções e relatórios de gestão visando esclarecer as formas de ocupação do bairro e o papel da arquitetura no processo de modernização, além de jornais, *almanacks*. fotografias e postais.

A construção de uma postura crítica em relação à história da cidade e da arquitetura só poderá se realizar na medida em que, como já afirmara Argan (1992), contextualizar e historicizar os fenômenos, buscando os nexos que relacionam no período estudado toda uma situação cultural. A pesquisa, portanto, procurou inserir o objeto de estudo em um contexto mais amplo, analisando seus componentes estruturais, compreendendo-o como um conjunto de experiências estratificadas, um sistema de relações, um processo.

A estrutura da tese observará, portanto, estes pressupostos. As sessões que organizam o texto são precedidas de um **Preâmbulo** que, antes de abordar o objeto da pesquisa propriamente dito, pretende relacionar o processo de modernização urbana com a construção de um projeto civilizatório para as cidades. Considerando as origens desta relação no ideário iluminista, verifica a permanência destes princípios na construção de um modelo exitoso de intervenção nas cidades, o modelo haussmanniano, e a escala de apropriação deste *módulo* no Rio de Janeiro e em Salvador. No **Capítulo I**, situa-se do ponto de vista histórico e espacial o objeto de estudo, investigando as formas de ocupação do sítio desde o período pré-colonial até meados do século XVIII, relacionando-as, inicialmente, à morfologia das cidades do império ultramarino português e à estruturação do sistema defensivo da cidade. O **Capítulo II** tratará do início do processo de modernização do bairro a partir de meados dos Setecentos, das tentativas de ordenamento espacial da caótica

ocupação da Cidade Baixa, influenciadas pelo ideário iluminista que conduzia também as intervenções na reconstrução de Lisboa. Trata particularmente de um momento de aceleração do processo de modernização, no Governo do 8º Conde dos Arcos e das suas propostas para o bairro. No **Capítulo III**, além das intervenções que, neste período, procuraram dotar a área de melhores condições de infraestrutura, serão investigadas as idealizações urbanas para o *Bairro Commercial*, com atenção para os inúmeros projetos de reforma do porto, quando as propostas de intervenção assumem um caráter mais sistemático e complexo. O auge do processo de modernização urbana nos distritos da Conceição da Praia e do Pilar, que acontece na Primeira República, será estudado no **Capítulo IV**, quando se evidencia o papel da arquitetura na construção da imagem moderna e civilizada da cidade, percebido também no controle estético do espaço construído. É o período no qual efetivamente se projetam e executam as grandes obras do porto e quando o *Bairro Commercial*, reformado em seu aspecto figurativo, expande seu território através de aterros. Por fim, o **Capítulo V** tratará da arquitetura produzida neste trecho da cidade durante o período estudado, investigando desde as primeiras expressões de uma linguagem arquitetônica ligada ao processo de modernização – neoclássica-, aos conjuntos ecléticos que construíram os cenários da modernidade do bairro.

O trabalho ora apresentado pretende assim contribuir com a historiografia da cidade e da arquitetura, aprofundando conceitos e procedimentos metodológicos experimentados na pesquisa anterior. A compreensão das muitas representações do processo de modernização da cidade ainda exigirá um grande número de pesquisas na área, inclusive, com a desconstrução de determinados dados historiográficos, reproduzidos sistematicamente, e hoje, colocados em xeque através de novas abordagens conceituais e, principalmente, pelas novas fontes documentais. Como se verá ao longo desta tese, inúmeros outros aspectos da modernização urbana do *Bairro Commercial* surgem como possibilidades para novas investigações, apontando a riqueza de um campo temático ainda pouco explorado.

2. PREÂMBULO

MODERNIZAÇÃO URBANA E O PROCESSO CIVILIZATÓRIO

> On dirait que le pays de France se considere comme le grand laboratoire de la civilization du monde (Guizot).
> Une civilization complete doit tenir compte de l'art et de la beauté presque autant que de la morale et du développement intellectuel (Renan).
> L'idée du progrés, du développement me paraît être l'idée fondamentale contenue sous le nom de civilization (Guizot)[1].
> (Larousse, verbetes *Civilization* e *Progrés*).

No dia 1° de maio de 1851, a capital inglesa acordara em festa para a inauguração no Hyde Park, coração da cidade, da primeira exposição universal. A pompa e a emoção da cerimônia de abertura, que contara com o patrocínio da casa real e a coordenação do Príncipe Albert, comemoravam o triunfo do capitalismo e da poderosa burguesia industrial, sob a imagem de um congraçamento dos povos nos novos tempos de civilização e progresso (Figuras 01 e 02). A visão evolucionista e positivista das elites de então, para quem a incessante marcha da humanidade em direção à perfeição e à felicidade atrelava-se à "doutrina do progresso", encontrará nas Exposições Universais os retratos mais fiéis da maturidade do mundo industrial e de suas contradições. Tais eventos, que se proliferaram pelos mais importantes centros urbanos do mundo, traziam no elogio da técnica e da modernidade uma mescla da nostalgia do passado que se desagregava, exibindo um número crescente e diversificado de manufaturas, atraindo turistas nacionais e estrangeiros em quantidades astronômicas. Mais do que sua dimensão propriamente econômica, destinadas a promover novos produtos e gerar lucrativos negócios, as Exposições exibiram as novas facetas culturais e políticas de seu tempo, criadoras "[...] no mais alto ponto das representações mentais e do imaginário coletivo" (RÉBÉRIOUX, apud PESAVENTO,1997, p.43).

---

[1] "Pode-se dizer que o país da França se considera como o grande laboratório da civilização do mundo (Guizot)". "Uma civilização deve ter em conta a arte e a beleza, quase tanto quanto o desenvolvimento moral e intelectual (Renan)". "A idéia de progresso, do desenvolvimento, me parece ser a idéia fundamental contida no nome da civilização (Guizot). (Tradução nossa).

FIGURA 01 – The Transept of the Great Exhibition.

Fonte: Tallis..., 1851, v.03

FIGURA 02 – The Great Exhibition of the Industry of all Nations, Opened by Her Majesty Queen Victoria.

Fonte: Tallis..., 1851.

O triunfo econômico da Europa em meados do século XIX encontrara sua melhor representação, período no qual, segundo Hobsbawn (2002, p.53-77), o mundo tornava-se capitalista e uma minoria significativa de países "desenvolvidos" transformavam-se em economia industrial.

Metáforas do século XIX, as Exposições são a síntese de um período de revoluções de todas as ordens, *grosso modo* dirigidas contra um sistema estabelecido - um regime político ou uma ordem social-, quase todas feitas sob o discurso da liberdade, da democracia, da independência ou unidade nacional. A liberdade e a paz, objetivos últimos da Civilização através do Progresso, são frutos do pensamento liberal que permeia todo o século XIX e, para além da redução que comumente se faz ao seu aspecto econômico, pode ser compreendido como uma filosofia social que colocava o indivíduo à frente da razão do Estado, dos interesses de grupos, das exigências da coletividade[2], e cujas consequências serão percebidas desde as modificações nas estruturas familiares até as rearticulações e transformações dos espaços da cidade. Para Rémond (2002, p. 32), é um ideário que serve ao "[...] disfarce de uma classe, do açambarcamento do poder pela burguesia capitalista: é a doutrina de uma sociedade burguesa, que impõe seus interesses, suas crenças [...]". Esta classe adota tais princípios também por convicção, mais do que por objetivos imediatistas, procurando dar destaque ao talento, à cultura e à inteligência, afigurando-se mais como uma burguesia "[...] de função administrativa, de uma burguesia de cultura, universitária, do que uma burguesia do dinheiro" (p. 33).

Neste contexto, a construção do conceito de Civilização, tido como um marco norteador das transformações do mundo moderno tem merecido nas últimas décadas uma investigação mais aprofundada, seja pela revisão do termo nas Ciências Sociais, pela popularização do seu emprego e dos correlatos nas análises historiográficas, ou ainda pelas novas leituras realizadas a partir da marcante obra de Norbert Elias (1990) sobre o assunto. Muitos destes trabalhos debruçam-se sobre a plasticidade semântica do

---

[2] Esta leitura é sugerida por RÉMOND (2002)

vocábulo, nos vários idiomas, na tentativa de compreender o seu rebatimento nas práticas culturais dos diversos países europeus. Alguns, inclusive,

> [...] questionam a centralidade do termo como chave explicativa dos modos de comportamento e sociabilidade que teriam marcado a chamada civilização ocidental, supondo nuances nos processos de contenção, repressão e ordenação que teriam construído a racionalidade europeia ou nas diferenças passíveis de serem traçadas pelo uso ou não da ideia de civilização entre as diversas nações do Velho Continente. Outros refletiram sobre a tessitura do termo: se pensável somente para as dinâmicas de comportamento e diferenciação social internas às sociedades europeias (num momento de ascensão burguesa e redesenho das estruturas cortesãs e nobiliárquicas). como indicaria uma primeira leitura dos trabalhos de Elias e Febvre. ou se necessário ter também em vista as situações e embates nos espaços ultramarinos com os 'bárbaros' (LIMA. 2012, p.67)

Esta abordagem da questão coloca como elementos importantes na discussão os dicionários e enciclopédias que, desde o século XVIII, guiados pela visão positivista do mundo, procuraram dar aos conceitos um panorama imparcial e exato da ciência do seu tempo, através da inventariação dos conteúdos específicos de cada disciplina. O *Grand Dictionnaire Universel du XIX^eme^ siécle (1866-1890)*, de Larousse, lançado com grande sucesso na França, ou a *Grande Encyclopédie, inventaire raisonné des sciences. des letters et des arts (1886-1903)*, dirigida por Berthelot e Dreyfus, foram referências básicas na propagação dos conceitos de civilização e progresso que direcionavam o futuro almejado pelas elites[3]. Nestas referências, os verbetes "Civilização" demonstram a noção de superioridade que as nações e povos do Velho Mundo faziam a respeito de si e de sua relação com os outros. Já o verbete '*Progrés*' (LAROUSSE, 1874, p.224-7) revela uma série de autores que, a partir do século XVII defendiam a "doutrina do progresso" nas diferentes áreas do conhecimento, distinguindo os enfoques das obras e enfatizando aquela, então, em voga, para a qual a humanidade tornava-se a cada dia melhor e mais feliz: "[...] La foi à la loi du progrés est la vraie foi de notre âge"[4].

Segundo Santos, a palavra "Civilização" surgiu apenas no século XVIII, na França, apesar do seu sentido ser considerado mais antigo. Neste momento

[3]A este respeito ver "Para uma historia da ideia de Enciclopedia" (UNIVERSIDADE DE LISBOA (?)).
[4]A fé na lei do progresso é a verdadeira fé do nosso tempo (Tradução nossa).

em que era definido o termo, como afirmou Elias (1990, v. 01), refletiam-se as ideias reformistas ligadas à crítica social e à fisiocracia.

> [...] O dicionário de Trévoux, edição de 1743, foi o primeiro que registrou a palavra 'civilisation', embora sem a conotação atual. Tratava-se de um termo jurídico que significava um julgamento que tornava civil um processo criminal. O mesmo sentido era dado ao verbo 'civilizar' desde o século XVI. No entanto, civilizar poderia também significar 'levar à civilidade, tornar civis os costumes'. Os termos 'civil' e 'civilidade' aparecem na língua francesa desde, pelo menos, os séculos XIII e XIV, derivados diretamente do latim. A palavra 'civilisation' apareceu impressa pela primeira vez sem sua conotação jurídica em 1756, na obra L'ami des hommes, ou Traité de la population, escrita por Victor de Riquetti, Marquês de Mirabeau (1715-1789) [...] Ela foi dicionarizada pela primeira vez com o significado de 'sociabilidade' na edição de 1771 do Dictionnaire de Trévoux, onde aparece uma referência ao livro de Mirabeau. Em 1798, foi finalmente registrada pelo Dictionnaire de l'Académie Française, passando a figurar, desde então, em todas as edições subsequentes, sempre associado a duas ideias básicas: 'ação de civilizar' e 'estado do que é civilizado' (SANTOS, 2012, p.227).

Neste período, para a língua portuguesa, o vocábulo ainda apresentava outras acepções, relacionadas ao seu antigo sentido, como descortesia, vilania, rusticidade. Em Portugal, a ideia de *civilização* e dos seus correlatos *civilizar* e *civilidade* surgem no Período Pombalino como um conceito fundamental do pensamento reformista ilustrado. Pouco comum no idioma português até a segunda metade dos Setecentos, o emprego do termo se tornou cada vez mais comum nas orientações sobre o trato dos índios no Brasil e sobre o modelo de colonização a ser implementado, estabelecendo um contraponto com o que lhe fora anterior, que se dava através da cristianização dos gentios pela catequese[5]. A ambiguidade do termo na língua portuguesa praticamente desaparece ao final do século XVIII, sendo seu sentido aproximado no Dicionário de Antônio Morais Silva (uma atualização daquele de Bluteau), da acepção que se tem nos dias atuais. Os sentidos de urbanidade, polidez e cultura que o termo assume remetem também à conformação do espaço como um elemento fundamental do processo civilizador, observado na legislação do período para a fundação de vilas e aldeias[6].

> [...] Percebe-se que tanto 'civilidade' quanto 'policia' e 'polidez' aparecem quase sempre associadas à corte, à vida urbana e civil. Não é casual a associação entre esses termos. Ser 'polido' ou 'civilizado' significa não ser como o camponês, o selvagem, o 'rústico', ou seja, aquele que não mora na corte ou na cidade, que

---

[5] Cf. SANTOS (2012).
[6] Idem.

> ignora os preceitos civis ou não vive de acordo com eles (SANTOS, 2012, p. 229).

Norbert Elias (1990) atenta que a *civilização* deve ser compreendida como um processo, frisando sua relação com o verbo civilizar, este sim, a ação transformadora. A possibilidade de progresso residiria na passagem da selvageria e barbárie para a urbanidade e polidez, estado idealizado do ser humano. No início do século XIX, o processo de civilização poderia ser traduzido como uma flecha do progresso em direção à modernização tecnológica e refinamento dos modos e costumes das populações, tomando como parâmetro a Europa ocidental, particularmente, a França. A exportação deste ideário revestiu de conteúdos ideológicos os processos e mercadorias da Revolução Industrial, identificando-as com os atributos de modernidade e civilização.

À construção da ideia de Civilização, portanto, equivaleria o estado de um povo no qual a inteligência se encontra cultivada, os costumes polidos, as artes prósperas e a indústria ativa[7]. Este novo sistema de relações corresponderia a uma "[...] sociedade urbanizada e industrial, na qual o comércio e a manufatura tornam-se as atividades privilegiadas" (p. 45-6), resultado de uma revolução política - mas também de profundas mudanças econômicas e culturais que abririam possibilidades de mobilidade de pessoas na escala social e no espaço.

Para além da discussão semântica, já citada, o início deste processo pode ser apontado ainda em meados do século XVIII, a época das Luzes[8],

---

[7] Cf. verbete *'Civilization'*. LAROUSSE (1874)

[8] Dorinda Outram (2001) nos alerta sobre a controvérsia que envolve a conceituação do que foi o Iluminismo, iniciada ainda no século XVIII e que tem continuado até os dias atuais. Relacionando a opinião de alguns autores que discutem o "uso da Razão", destaca Mendelssohn e Kant, que o consideravam como um **processo** e não um projeto completo. E continua:

> "Em vez de procurar uma definição elaborada de Iluminismo, que sempre estaria aberta a desafios ou qualificações, é mais vantajoso pensar em Iluminismo como uma série de problemas e debates, de "balizas", características do século XVIII, ou de "bolsas" contra as quais os projectos de expansão intelectual chocavam e alteravam a natureza dos desenvolvimentos em sociedade e governos à escala universal. [...] Esta maneira de encarar **o Iluminismo como uma série de debates, que forçosamente adquiriram contornos e**

quando a circulação das ideias do Iluminismo permeia os diversos níveis da cultura e estratos sociais na Europa, mas também em outras partes do mundo, influenciando mudanças sociais e políticas em grande escala.

> Num grande número de regiões, particularmente na Europa Oriental e na América do Norte, o século XVIII foi um tempo de expansão econômica, crescente urbanização, aumento da população e desenvolvimento das comunicações, se comparado com a estagnação do século anterior. Também em algumas regiões do noroeste da Europa cresceu significativamente a produção agrícola. Parte da Grã-Bretanha, da Holanda e do Norte da Itália entraram naquilo que os historiadores decidiram chamar de 'Revolução Industrial' (OUTRAM, 2001, p. 37).
> [...] Esta troca de culturas tão-pouco ficou confinada à Europa. Em pleno século XVIII muitos estados europeus possuíam impérios coloniais nas Américas, nas Caraíbas, na Índia e onde é hoje a Indonésia. A estas colônias chegaram idéias nos navios mercantes enviados da Europa. E não era um tráfego de sentido único. fosse de objetos, fosse de idéias. (idem, p.39).

Nesta nova ordem, a cidade, tida como *"virtude civilizada"*, o resultado da supremacia da razão sobre a natureza, seria o centro das atividades humanas mais valorizadas: a cultura e a indústria, elementos capazes de trazer o progresso e a civilização. Era na *urbe* que deveriam ocorrer as transformações orientadas pela razão, as trocas simbólicas e materiais advindas das novas formas de produção e de sociabilidade, o lugar propício para o desenvolvimento de uma nova estética. Segundo Pierre Chaunu, "[...] foi na cidade, quase exclusivamente, que se elaborou a estética das *Luzes*, ou mais profundamente um cenário de beleza que torna a vida mais humana, um pouco mais digna de ser vivida, por um povo mais numeroso de escapados à morte" (Apud CARVALHO, 2008, p. 32).

> No que se refere à remodelação de suas formas estéticas. a cidade ilustrada visava a uma racionalização do espaço urbano, relacionando-o à noção de utilidade e ao seu funcionamento interno. dentro do qual a *circulação*, o *embelezamento* e a *higiene* constituíam as três principais virtudes. (idem, p. 21).

Modernizar as cidades, ou seja, transformar, substituir sistemas, equipamentos e imagens que se atrelassem a um passado depreciado, dizia respeito a uma série de ações capazes de adequar o espaço urbano às exigências do capital, mas também à educação das sensibilidades das populações. Sob um discurso não excludente, de tendências liberais, as propostas de modernização das cidades ao longo do século XIX, ao contrário,

---

formas diferentes em contextos nacionais e culturais próprios, é, contudo relativamente nova." (p.19-20; grifo nosso).

produziram projetos segregacionistas que atendiam prioritariamente às classes mais abastadas da sociedade, favorecendo os espaços da burguesia dominante com a implantação da infraestrutura, higienização e aformoseamento do conjunto construído. *Grosso modo,* de projetos pontuais, destinados especificamente à modernização de setores das cidades, em meados dos Setecentos, a escala das idealizações e das intervenções urbanas muda ao longo do século XIX, com a proposição de sistemas de circulação, de salubridade e de embelezamento que abarcavam a maior parte dos seus territórios, cujo ordenamento fora comprometido pela velocidade da urbanização e aumento populacional nas principais cidades europeias, modelando hierarquias espaciais que perduram até hoje[9].

Da mesma forma, os problemas decorrentes deste crescimento tiveram um aumento exponencial. Num primeiro momento, as cidades industriais da Grã-Bretanha, depois Paris e as demais cidades-capitais da Europa, mas também aquelas da América, como Chicago e Nova Iorque, tiveram que enfrentar a caótica situação decorrente das péssimas condições de salubridade das cidades e o grave problema habitacional, principalmente das classes proletárias. Em 1845, com base em estudos efetuados em decênios anteriores, Engels descreveria a deplorável situação da cidade de Manchester, na Inglaterra:

> [...] as ruas, mesmo as melhores, são estreitas e tortuosas. as casas são imundas, velhas, a cair, e o aspecto das ruas laterais é absolutamente horrível. [...] É difícil imaginar a mistura desordenada das casas, o seu apinhamento, de tal ordem que se encontram literalmente em cima umas das outras. E a culpa não é somente imputável aos edifícios sobreviventes dos velhos tempos de Manchester: em tempos mais recentes a confusão foi levada ao máximo. pois onde quer que houvesse um bocadinho de espaço entre as construções da época precedente continuou a construir e remendar, até arrebatar entre as casas a última unha de terreno livre susceptível de ser utilizado (Apud BENEVOLO, 1987,p.36-8).

---

[9] Falar das "cidades do século XIX", na Europa, de forma genérica, tem sido associado a falar das "cidades da Revolução Industrial", que aparecem quase sempre como termos correlatos. Zuccconi, entretanto, destaca a importância de se analisar esta assertiva *in loco*, considerando as temporalidades e condicionantes específicos do objeto estudado, salientando que

> [...] para distinguir um lugar de outro, somente a geografia nos permite, de fato, tornar menos totalizante uma equação muito rígida entre desenvolvimento industrial e crescimento urbano; ainda mais que a história, ela nos aponta que a indústria é um dos fatores de desenvolvimento [neste período], mas não o único (ZUCCONI, 2009. p. 20-1.)

Este quadro caótico descrito pelo autor se reproduz nos principais centros urbanos da Europa. O triunfo do capitalismo industrial foi acompanhado de rápido incremento demográfico e crescimento urbano, provocando o superpovoamento dos antigos bairros e o surgimento desordenado de zonas operárias nas periferias das cidades, tudo isto acompanhado de índices críticos das condições de salubridade.

As formas de enfrentamento dos novos problemas das cidades variaram de um lugar para o outro, muitas vezes, espelhando-se em soluções adotadas em realidades distintas daquela local. De intervenções profundas e estruturais no espaço urbano àquelas epidérmicas, mais preocupadas com a construção de uma imagem da modernidade, as ações sobre a cidade, invariavelmente, tomaram como referência a Paris haussmanniana, o padrão almejado da cidade-capital.

2.1. O MODELO HAUSSMANNIANO

O sistema de transformações urbanas que ficou conhecido como *haussmannização* diz respeito a um conjunto de intervenções que antecede e sucede a gestão do Barão Haussmann à frente da Prefeitura de Paris (1853-1870), o período dos *Grands Travaux*. Foi neste período, entretanto. que os mecanismos político-administrativos deram forma a uma tipologia de intervenção que se reproduziu em muitas escalas no resto do mundo. Os tempos eram favoráveis: ritmos excepcionais de crescimento econômico permitiam as políticas dos grandes financiamentos, as ambições neo-imperialistas de Napoleão III, garantiam o apoio incondicional ao prefeito, grande negociador que, segundo Loyer (1991, p. 09-14), apesar do seu grande poder na gestão, destacou-se por transformar um projeto autoritário e brutal numa prática cotidiana de adaptações à realidade. A tudo isto se aliava uma extraordinária qualificação do corpo técnico, seja no âmbito da construção civil, seja no desenvolvimento de um aparato jurídico que legitimava as grandes intervenções urbanas e, draconianamente, regulava a produção do conjunto

construído, dimensão que durante muito tempo foi negligenciada nos estudos sobre o assunto[10].

O sistema haussmanniano concretizou solicitações antigas, ainda do século XVIII, realizadas por médicos higienistas e reformadores sociais por transformações urbanas, remontando a Voltaire, ou mesmo ao Abade Laugier.

> L'hygiène physique et l'hygiène sociale se conjuguent pour demander l'aération d'un tissu urbaine trop dense; pour exiger des arbres et des fontaines qui contribueront à l'agrément de la ville quotidienne tout autant qu'à l'amélioration de la santé des populations (LOYER,1991.p.12)[11].

O elemento morfológico mais característico da intervenção na capital francesa é a *percée*, as grandes aberturas realizadas no tecido urbano pré-existente. Entretanto, não se trata de uma invenção do Segundo Império. Já presentes na cidade do final dos Setecentos, as *percées* se multiplicaram no início do século XIX, nas gestões que antecederam Haussmann na prefeitura parisiense. Eram ruas de vários tipos, segundo sua finalidade na malha viária: havia "rues percées" que visavam desembaraçar e organizar os quarteirões mais obstruídos da zona central ou aquelas situadas no perímetro de loteamentos privados, abertas às custas dos loteadores, as mais comuns. Na essência, eram elementos de ligação física e visual entre pontos relevantes da malha urbana, que atravessavam tecidos de densidades distintas, destruindo uma morfologia medieval, ao tempo que construíam uma nova paisagem da cidade.

> "[...] La percée, surtout haussmannienne, est la destruction mais aussi reconstruction, non seulement de bâtiments mais aussi de paysages. La percée est avant tout une atitude devant la ville. Elle ne la nie pas, elle reconstitue em s'en appropriant des parties" (PINON.1991, p.88)[12].

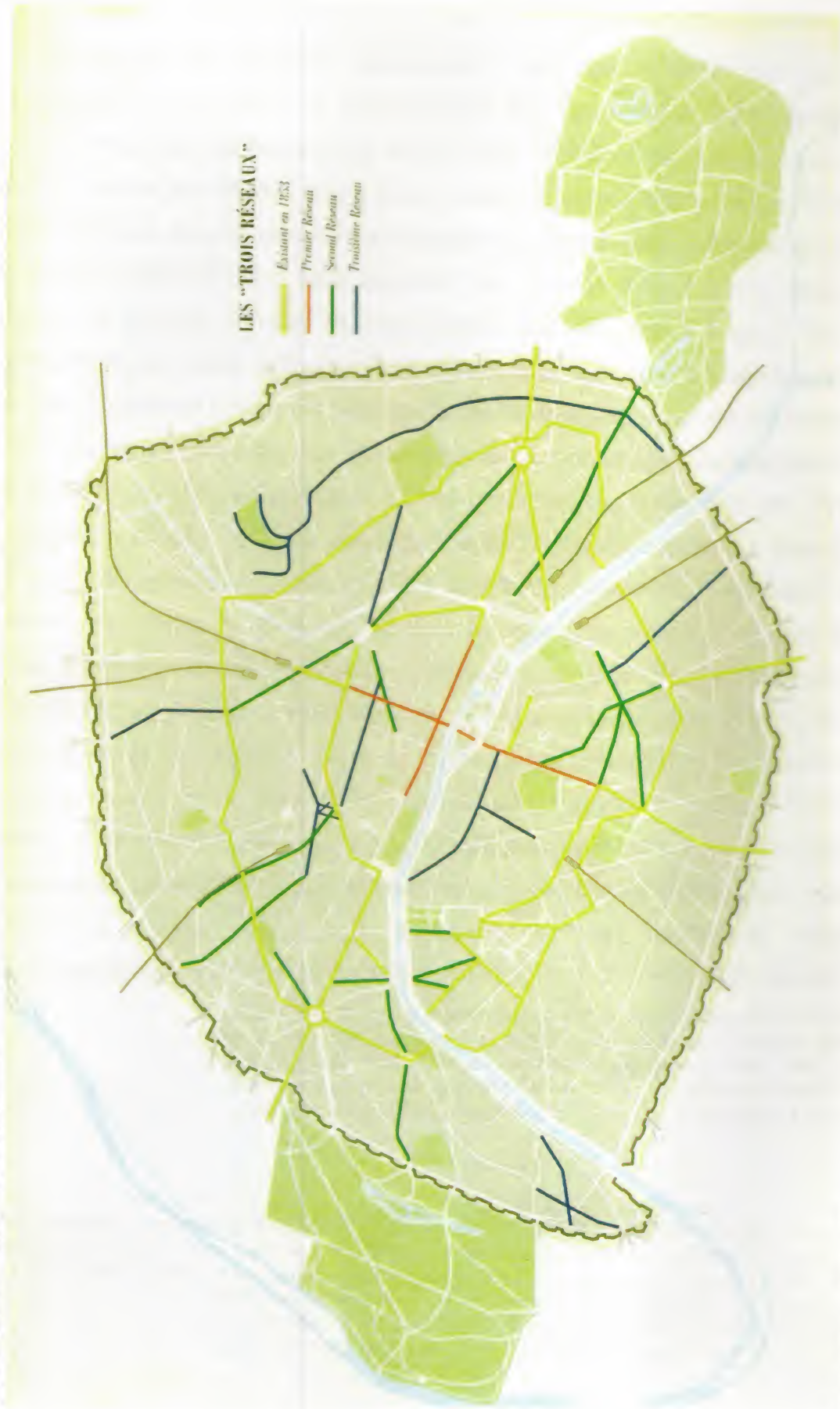
Dentro deste sistema, muitas eram as razões para abrir uma rua: circular, sanear e aerar, remodelar e embelezar os espaços cortados pelo logradouro, criando, principalmente, terrenos com a possibilidade de construir.

---

[10] A este respeito, ver PICON (2001)

[11] . A higiene física e a higiene social se conjugam para solicitar a aeração de um tecido urbano muito denso, para exigir árvores e fontes que contribuirão com a amenidade da cidade cotidiana como com a melhoria da saúde das populações. (Tradução nossa).

[12]A *percée*, sobretudo a haussmanniana, é destruição, mas também reconstrução, não apenas d eedifícios, mas também de paisagens. A *percée* é, antes de tudo, uma atitude diante da cidade. Ela não a restaura, ela reconstitui se apropriando de partes (Tradução nossa).

FIGURA 03 – Les "Trois Réseaux"

Fonte: Tallis..., 1851, v.03

Esquema que indica em amarelo as *percées* existentes antes de 1853; em vermelho, a primeira *réseau*; em verde, a segunda, e, em azul, a terceira.

Indiretamente, a estas razões se juntavam a remoção das populações das zonas atingidas pelo projeto e a construção de uma nova hierarquia espacial.

A gestão do Prefeito Haussmann, além de conferir um caráter centralizador e autoritário na administração das intervenções, reconfigurou a cidade através do redesenho da malha viária, definindo hierarquias para as distintas zonas da cidade, mas também para os monumentos, resignificados neste contexto através das novas relações de escala e da uniformidade dos conjuntos construídos nos seus entornos. No que concerne à malha viária, o *réseau,* os *Grands Travaux* se estruturaram em três etapas (Figura 03). O marco inicial, em 1855, delineou o traçado em cruz, centrado no Châtelet- Hôtel de Ville, quando se reorganiza a Île-de la Cité, com a “liberação” da Catedral de Notre-Dame, a demolição dos quarteirões habitacionais das vizinhanças e a construção de edifícios públicos. O segundo *réseau*, começado em 1858, privilegiou a criação de novos eixos de ligação na parte ocidental da cidade, a fim de complementar a conexão entre os *grands boulevards*[13], iniciados em décadas anteriores, fechando um anel intermediário de circulação (Figura 04). Deste período também é a criação de novos polos, que visual e fisicamente, articulavam as principais vias, como a Ópera e o largo do Château-d'Eau, enfatizando na paisagem o papel de destaque de praças e largos diante de edifícios monumentais (Figura 05). Estruturado a partir de 1860. o terceiro *réseau* é o maior de todos, incorporando as áreas periféricas, quando a cidade se expande para o trecho entre muralhas, e, através da implantação viária, controla e a induz a ocupação e adensamento de trechos da cidade. particularmente, das áreas centrais, e a anexação das comunas suburbanas.

> Désormais, la rue ou le boulevard commandent l'immeuble: la percée. le dessin des parcelles; la position, le fonctions; l'espace public. l'agencement des espaces privés. L'alignement n'est plus une procédure corrective qui respecte le plan. Le nouveau réseau de voies devient príncipe d'organization que l'on surimpose à la ville

---

[13]Os primeiros *boulevards* datam dos finais do século XVII, construídos no lugar da antiga muralha da cidade. Entre a Porte Saint-Denis e a Bastille foi realizado o primeiro trecho de um *boulevard* arborizado, no traçado de uma série de baluartes que haviam sido demolidos. Mais do que uma barreira defensiva, então, inútil, as muralhas e seus baluartes constituíam um limite físico à expansão da cidade. A transformação dessas áreas em passeios arborizados pode ser encontrada neste periodo também em outras cidades europeias, a exemplo de Turim, Milão, Viena ou Madri.

ancienne ou qui règle l'amenagement des espaces conquis. RONCAYOLO (1983, p.102)[14].

Por outro lado, a produção arquitetônica, regulada rigidamente na sua implantação no lote, gabaritos e ritmos de envazaduras, produzirá um conjunto uniforme, monumentalizado pela padronização e pela escala, realçando a perspectiva dos polos visuais e suas hierarquias na malha viária. Fundamentada por uma base clássica de projetação e aliada ao emprego de novas técnicas e materiais construtivos, a produção da arquitetura encontrará no decoro das composições estilísticas, do historicismo tipológico e os revivalismos, ou ainda dos pastiches compositivos[15] a expressão simbólica que individualizava cada edifício no espaço urbano. Constrói-se assim a imagem da Paris moderna, na qual o monumento é a própria cidade.

Com a queda de Napoleão III, em 1870, finda também o período do Barão Haussmann à frente da prefeitura da capital francesa. Entretanto, certa continuidade do programa haussmannniano perdura durante a III^{a} República, seja em termos administrativos. com a manutenção de serviços e ações anteriormente programadas e a permanência do corpo técnico que conduzira o processo de modernização, seja do ponto de vista arquitetural, com a aplicação das tipologias urbanas e edilícias já desenvolvidas e aprimoradas. Alguns autores apontam ainda a permanência deste programa até as primeiras décadas do século XX, referindo-se, inclusive, a uma neo-haussmannização. O fato é que estas medidas contribuíram para a fixação de uma imagem da cidade, tornada modelo pelo sucesso alcançado. Os efeitos e ressonâncias do empreendimento modernizador da capital francesa são percebidos, em níveis, ritmos e evoluções distintas, em várias partes do mundo, a exemplo de Bruxelas, Roma ou Rio de Janeiro, e, sobretudo, nas metrópoles europeias com as quais rivalizava, Londres, Viena e Berlim. A Paris haussmanniana, a

---

[14]Doravante, a rua ou *boulevard* controla o edifício; a *percée*, o desenho dos lotes; a localização, as funções; o espaço público, o agenciamento dos espaços privados. O alinhamento não é mais um procedimento corretivo que respeita um plano. A nova rede viária torna-se o princípio de organização que é sobreposto à cidade antiga ou que regula o agenciamento dos espaços conquistados. (Tradução nossa)

[15] *Grosso modo*, a produção do chamado "período eclético" (considerado a partir de meados do século XVIII) pode ser agrupada nestas tendências, sendo necessário investigar a questão projetual ao pensamento teórico. A este respeito, ver o importante trabalho de PATETTA (1991).

FIGURA 04 – Boulevard Saint Michel, Paris, c.a. 1900

Fonte: Les rues de Paris (http://www.parisrues.com/rues05/paris-avant-05-boulevard-saint-michel.html)

FIGURA 05 – Avenue de l'Opera, Paris, 1922.

Fonte: Les rues de Paris (http://www.parisrues.com/rues01/paris-avant-01-avenue-de-l-opera.html)

despeito dos questionamentos que, durante muito tempo, foram postos de maneira depreciativa pela historiografia, tem sido recuperada nas últimas décadas por estudiosos que aí encontram o exemplo mais bem acabado para a compreensão da cidade ideal do século XIX e da transferência de modelos para outras realidades.

O pensamento iluminista que permeou as ações sobre as cidades desde os Setecentos, com as particularidades de cada local, informou muitos aspectos dos discursos reformistas do século XIX que exigiam transformações de todas as ordens. A resposta a tais demandas resultaria em um processo de modernização urbana que teve características e temporalidades específicas, como no caso brasileiro.

2.2. A CIVILIZAÇÃO NOS TRÓPICOS

São ainda muito recentes as investigações que analisam o processo de modernização das cidades brasileiras considerando a longa duração. Privilegiando os episódios nos quais são mais evidentes as rupturas, a historiografia sobre o assunto, de maneira geral, desconsidera a existência de um processo contínuo e sistemático de modernização que, só muito recentemente, passa a ser alvo de estudos. Da fundação de cidades e vilas no interior do país, durante o chamado Período Pombalino à criação das novas capitais na virada do século XIX para o XX, ou ainda às grandes obras modernizadoras advindas com a República, as pesquisas têm procurado estabelecer um fio condutor e, sobretudo, uma modulação, entre as idealizações urbanas em voga na Europa desde meados dos Setecentos e a sua apropriação pelas intervenções realizadas em diferentes pontos do Brasil.

A despeito das múltiplas experiências de organização do espaço das cidades que aconteciam no país neste período – que merecem investigações específicas-, pode-se afirmar que o Rio de Janeiro é um dos mais significativos exemplos para a compreensão deste novo pensamento sobre a cidade, principalmente depois da transferência da capital do Vice- Reinado, em 1763, quando uma série de intervenções passam a ocorrer, influenciadas por

concepções ilustradas, já vigentes na Europa. Contudo, foi com a vinda da Corte para o Brasil, em 1808, que esta cidade assume o papel de "polo civilizador da nação"[16], invertendo, inclusive, a hierarquia outrora estabelecida com Lisboa.

Esta aceleração do processo civilizador no Brasil se dá através da transferência dos comportamentos da corte, da europeização dos modos, mas também da adaptação dos recém-imigrados à realidade local. O reflexo das Luzes, já vislumbrados no século anterior, toma novo fôlego com a circulação de um ideário ilustrado que fomentou a produção intelectual no país. A circulação de livreiros franceses na capital do Império e a comercialização de obras de caráter eminentemente iluminista, o novo papel que os jornais assumiram na difusão de novas ideias aliado à criação de instituições de caráter educativo e cultural, fizeram florescer a participação da elite intelectualizada nos assuntos políticos e, por conseguinte, na propagação dos anseios de modernidade e progresso[17].

Instituições concebidas pelas elites e para as elites são criadas em todo o país, principalmente após a Independência, apostando na ciência como um impulso à economia nacional e à civilização. De modo geral, tomavam por modelo instituições similares existentes nas "sociedades consideradas modernas" e eram tidas pelo Estado como essenciais para o conhecimento e exploração sistemática as riquezas naturais do país, mas também como elementos de construção e afirmação do nacionalismo, através da equiparação do Brasil às nações desenvolvidas. A criação dos cursos superiores de Medicina e Direito, a reestruturação do ensino da Engenharia nas instituições militares, a implantação da Escola de Belas Artes, dos Gabinetes de Curiosidades e Museus foram algumas das medidas adotadas nos primeiros anos do século XIX, instrumentos do projeto civilizatório. Neste contexto, vale ressaltar a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), a partir de proposta apresentada em 1827, instituição que, juntamente com o Arquivo

---

[16] A expressão é empregada por Luiz Felipe de Alencastro e citada por CARVALHO (2008, p.18).
[17] Cf. GONÇALVES (2008).

Nacional e o Colégio D, Pedro II, seria elemento fundamental na "política da memória nacional" e da construção romântica de uma identidade do país, cabendo-lhe

> [...] coletar, organizar e divulgar a documentação histórica, necessária à produção e ao ensino da história nacional, o que se faria, em grande medida, pelo estímulo à criação de institutos provinciais, responsáveis por igual tarefa em nível local (SILVA, 2006, p. 76).

Os impactos sofridos pelo Rio de Janeiro neste novo cenário político e econômico impulsionaram o processo de modernização da cidade, inclusive do ponto de vista técnico, desde os primeiros anos do século XIX, com a chegada da Missão Francesa e a paulatina estruturação dos serviços públicos. Com uma malha viária parcialmente regular, as grandes transformações estavam mais relacionadas às medidas de salubridade, às questões estéticas e à construção de novos equipamentos urbanos que favorecessem o cosmopolitismo da cidade, principalmente, em virtude das atividades portuárias.

Este cosmopolitismo, ou antes, a ideia cosmopolita e civilizada que se queria do país e, em particular, do Rio de Janeiro, seria reforçada ao longo do Segundo Império a partir da construção ideológica levada a cabo por D. Pedro II e dos intelectuais a seu serviço, através de uma imagem que partia do próprio Imperador, suas vestimentas e seus modos, até as cidades. Neste projeto imperial, a participação do Brasil nas Exposições Universais, por exemplo, se constituía em excelente vitrine para a exibição da nação idealizada e moderna, a despeito das poucas possibilidades de retorno financeiro que estes investimentos apresentavam[18]. Durante todo o século XIX, este projeto modernizador assumiu velocidades diferentes, relacionando-se a um modelo ideal que só será mais definido na República, quando assimilará novos condicionantes e conferirá à cidade a pretensão de ser uma "Paris dos trópicos".

Pautando-se na visão positivista de progresso, a República perseguirá os ideais de estética, higiene e fluidez que, em outra escala, já legitimavam a ação

---

[18] A este respeito, ver CUNHA (2010).

governamental sobre o espaço das cidades, atribuindo a determinadas classes sociais a precedência no trato das questões urbanísticas[19]. "Modernizar", "sanear", "embelezar" a cidade-capital significava trazer ao país credibilidade, investimentos, mão-de-obra qualificada, garantindo seu ingresso no circuito do capitalismo internacional. A modernização do espaço urbano ofereceria assim ao mundo uma imagem vendável do Brasil, assumindo ainda o papel didático de conduzir uma radical mudança nos hábitos e costumes da população, tão vinculada a um inaceitável passado colonial.

Dentro deste contexto, o Rio de Janeiro, então capital da República, deveria transformar-se no cartão de visitas de um Brasil moderno e progressista, através das grandes remodelações levadas a cabo no Governo Rodrigues Alves (1902-1906), e conduzidas pelo Prefeito Pereira Passos. Um dos eixos da proposta e ponto inicial das obras é a reforma radical do porto, ineficiente para atender o seu volume de comércio- então, só superado no continente por Nova Iorque e Buenos Aires -, e foco de epidemias. O outro é a abertura da Avenida Central, que cortaria a cidade "de mar a mar", rasgando o velho centro colonial, ao tempo em que cria uma nova série de conexões entre o porto, a ferrovia e o setor comercial - agilizando o escoamento das mercadorias -, mas que, acima de tudo, transformar-se-á no grande símbolo nacional do progresso, a vitrine da civilização local (Figura 06). "[...] A 'grande artéria' não é apenas um lugar topográfico. É um ato de arejamento mental, de abertura de horizontes, de confiança nas capacidades do Brasil moderno, uma verdadeira ressurreição" (FABRIS, 2000, p.16). Constrói-se assim uma imagem a ser imitada, reduplicada em todo o país, cuja figura resultante será definida pelos condicionantes locais e, em última instância, pela arquitetura aí produzida.

Também na cidade de Salvador os primeiros indícios do projeto civilizatório, percebidos nos finais do século XVIII, ganham contornos mais definidos durante os Oitocentos. Grande entreposto de mercadorias onde as prósperas atividades comerciais se contrapunham ao declínio da economia

---

[19] Cf. COSTA (1989).

açucareira, a cidade de Salvador ampliaria suas possibilidades de intercâmbio com o exterior depois da Abertura dos Portos, em 1808, e, principalmente, após a Independência. A predominância dos portugueses no grande comércio de importação-exportação é aos poucos substituída, principalmente, pelos ingleses, mas também por alemães, suíços e por agentes locais, favorecendo a emergência de uma burguesia mercantil e financeira nacional, o que contribuiria para uma significativa mudança na estrutura do poder local[20], com reflexos nas intervenções sobre a cidade. Segundo Oliveira Lima,

> [...] em todas as capitais de província, foram, gerais por este tempo, no Brasil, o aumento da edificação e desenvolvimento das artes, mais [o foi] porventura na Bahia do que em qualquer outra pelo notável crescimento de sua riqueza, denunciado pela anual subida do movimento comercial (LIMA, 2006, p. 327).

A estrutura colonial da cidade, atrelada a uma sociedade escravocrata e de hábitos pouco civilizados para o olhar estrangeiro, entretanto, não se adequavam ao modelo de modernidade e progresso idealizado pelas elites locais As péssimas condições de salubridade e fluidez do meio urbano comprometiam o desempenho econômico da cidade que, ao longo de todo o século XIX, será objeto de severas críticas. O discurso higienista se confundirá com o saber urbanístico, utilizando a medicina como elemento de controle social e espacial. A difusão das ideias ilustradas encontrará na Faculdade de Medicina da Bahia, a primeira do país, um amplo campo para a consolidação do projeto civilizador que, entre outros aspectos, tratava a cidade como um paciente terminal, condenando a cidade pré-existente e os hábitos da população, ao tempo em que diagnosticava, receitava a cura e a prevenção dos males que atingiam o espaço construído. Nas teses da Faculdade de Medicina é possível perceber nuances deste projeto ao abordar cientificamente a nova ordem social- o papel da mulher na família moderna e na formação dos novos cidadãos- os filhos-; a educação das crianças, a higiene do corpo ou mesmo a função didática que os espaços construídos deveriam assumir na construção do homem moderno. A moral burguesa presente nas recomendações médicas respaldaria as ações sobre a cidade, seja pela participação efetiva desta classe profissional na gestão pública, seja pela apropriação e afirmação deste discurso por outros segmentos da elite

---

[20] A este respeito, ver GUIMARÃES (1982).

FIGURA 06 – Avenida Central, Rio de Janeiro, 1909. Autor: Augusto Malta.

Fonte: Wickpedia (http://pt.wikipedia.org/wiki/Avenida_Rio_Branco_(Rio_de_Janeiro)

FIGURA 07 – Avenida Sete de Setembro, c.a. 1915. Postal.

Fonte: Guia Geográfico (http://www.salvador-antiga.com/sao-pedro/antigas.htm)

intelectual, ainda que a resistência de uma população, em sua maioria, mestiça, analfabeta e pobre, estabeleça o contraponto da cidade real[21].

A esta questão aliava-se ainda a elaboração de uma nova sensibilidade estética que deveria ser refletida nos modos e vestimentas da população, tão criticados pelos estrangeiros, na hierarquia e segregação dos espaços, seja da habitação, seja da cidade, no decoro dos ambientes privados ou no aformoseamento das fachadas dos edifícios, na pretensão de construir o cenário moderno da vida urbana[22]. O refinamento do 'gosto' se dava, principalmente, através da educação das elites: seja no âmbito doméstico, com preceptoras estrangeiras na primeira infância, nos internatos na adolescência ou na formação profissional no exterior. A presença de artistas e artífices estrangeiros na cidade durante o século XIX, a circulação de catálogos de mobiliário e de componentes construtivos pré-moldados, juntamente com a criação de cursos de formação de profissionais, seja de elementos artísticos, seja da construção civil, como o Liceu de Artes e Ofícios (1872), a Escola de Belas Artes (1877) ou a Escola Politécnica (1897), contribuíram para a elaboração de uma referência estética para os espaços construídos. Durante todo o século XIX, inúmeras serão as idealizações urbanas para Salvador que, guardando a escala das possibilidades econômicas e técnicas, procuravam se aproximar dos modelos das cidades modernas e civilizadas, indicando um sistemático processo de planejamento na cidade, a despeito das poucas intervenções efetivamente realizadas.

Será com a chegada da República na cidade que era um dos mais dinâmicos centros comerciais do país, que o processo de modernização se acelera. As idealizações e projetos urbanos para a remodelação tomavam então como modelo a cidade o Rio de Janeiro, como pode ser verificado em inúmeros artigos de periódicos desta época, que estabelecem comparações depreciativas entre a "velha" Salvador e a moderna capital da República. Como aquelas que as antecederam, incompletas e inacabadas, as propostas de intervenção urbana evidenciam a existência de um projeto estético que

[21] Cf. LEITE (1996)
[22] Cf. ALMEIDA (1997).

norteava as ações físicas sobre o espaço da cidade e controlava a produção da arquitetura, ligando-se a um projeto mais abrangente, o de construção de uma imagem moderna e civilizada daquela que fora a primeira capital do país. Este processo, que tem início ainda no final do século XVIII, estará mais evidente com o advento da República, tendo o seu ápice no 1º Governo Seabra (1912-1916).

Da mesma forma como ocorrera no Rio de Janeiro, o sentido evolucionista e alegórico do plano de modernização de Salvador negará a cidade colonial, propondo a destruição de seus antigos logradouros e a substituição do aspecto figurativo dos seus edifícios, redefinindo o papel da cidade pré-existente ao eleger novos espaços para representar a modernidade. Executadas mediante empréstimos realizados no exterior, as intervenções do primeiro período republicano se realizam através da ação conjunta das três esferas administrativas, e, analogamente ao caso carioca, estruturam-se sobre dois eixos: as obras de modernização do porto e os melhoramentos do Bairro Comercial, centro econômico da cidade, na Cidade Baixa, e a construção da "Avenida do Estado", uma larga via que corta a cidade no sentido sul, a partir do antigo centro, na Cidade Alta, induzindo claramente a ocupação de áreas de interesse das classes mais abastadas (Figura 07).

O porto e a avenida são, também aqui, os objetos das intervenções mais significativas na modernização da cidade, fundamentais na construção da nova imagem. Uma das muitas peculiaridades do processo local é dada pela própria topografia, que distingue os dois pontos da intervenção, diferentemente de outras cidades que cumpriam o mesmo programa de melhoramentos urbanos, no qual a avenida é um prolongamento da zona portuária, como o Rio de Janeiro ou Recife. Cidade Alta e Baixa distinguem-se não só nas funções, mas também no papel simbólico que assumem no projeto de uma nova cidade. É neste momento do longo processo de modernização, portanto, que estes trechos da cidade redefinem sua estrutura física dentro de uma nova morfologia urbana, continuando a ser, até hoje, o suporte de uma série de transformações funcionais, como as que ocorreram nestas áreas ao longo do século XX e que alteraram substancialmente a sua ambiência.

3. CAPÍTULO I

O BAIRRO DA PRAIA, A CIDADE BAIXA.

Antes da cidadela fortificada, tudo era Kirimurê, o "grande mar interior" dos tupinambás. Antes do Império Português, eram os diversos grupos falantes da língua tupi, subdivididos em territórios definidos pela luta e pela conquista, desde o período pré-colonial. Dos primeiros tempos da colonização portuguesa na região do que, hoje, é conhecido como recôncavo baiano, inúmeros cronistas dão-nos conta da ocupação do território em torno da baía por grupos de indígenas horticultores e ceramistas, que viviam em aldeias de grandes dimensões e de altos índices demográficos, como sugere a distribuição espacial dos vestígios cerâmicos nos sítios arqueológicos já identificados[1]. De modo geral, as aldeias assentavam-se em locais estratégicos, com boa visibilidade sobre o território, ocupando grandes superfícies aplainadas ou ligeiramente inclinadas, tendo nas proximidades uma fonte de água potável. Muitos desses assentamentos, provavelmente implantados nas bordas da falésia que contorna a grande baía, em sítios que se adequavam à morfologia das vilas portuguesas, desapareceram sob a construção da nova cidadela, a exemplo daquele que havia no trecho correspondente à atual Praça da Sé.

Em 1501, a expedição de Gonçalo Coelho e Américo Vespúcio identifica as qualidades estratégicas de Kirimurê: um bom porto, a facilidade do reabastecimento das embarcações, e a hospitalidade da população local.

> Um porto na rota das navegações oceânicas e um ponto de trocas integrado na rede de mercados que se encadeavam ao emergente capitalismo europeu, desde então caiu irreversivelmente sobre Kirimurê o vaticinio de tornar-se Baía de Todos os Santos. (ARAÚJO. 2011. p.51).

O processo colonial tem então início para resguardar a exclusividade sobre este ponto geográfico estratégico para a carreira das Índias, estabelecendo-se a partir da conquista militar e de uma gama de relações econômicas, sociais c políticas entre os grupos envolvidos, através da efetiva associação entre o Estado e particulares na submissão e controle dos

---

[1] Cf. ETCHEVARNE; FERNANDES (2011, p.29-47).

elementos contrários ao empreendimento. As primeiras tentativas fracassadas de colonização na Capitania da Bahia deram lugar a uma intervenção organizada do Estado Português, estruturada a partir da construção de uma cidade-fortaleza - sede administrativa, posto militar e porto-; uma rede de engenhos fortificados no recôncavo da baía; e de um sistema de navegação e comunicação com a cabeça do sistema[2].A cidade de Salvador nasce assim como a Cabeça do Brasil, capital da América portuguesa.

3.1. A CIDADE NASCE NA PRAIA

Muito já se tem dito sobre a construção das cidades brasileiras no Período Colonial e da sua relação com as características morfológicas herdadas da tradição urbana portuguesa. A lógica de suas implantações no território e a consequente formação de uma rede hierarquizada, as características topográficas dos sítios, a estruturação de seus traçados e parcelamento do solo, ou ainda os aspectos do conjunto edificado indicam uma articulação entre a Metrópole e a Colônia no desenvolvimento das soluções urbanas, que, neste período, interagem e influenciam-se mutuamente.

A maior parte destas cidades, insulares ou ultramarinas, localizava-se junto às margens dos cursos dos rios ou do mar, em baías abrigadas e com um bom e seguro porto natural, onde a topografia possibilitava a defesa do sítio e era possível encontrar água potável em abundância[3]. Os núcleos costeiros, além do porto na borda do mar, estruturavam-se em colinas ou platôs mais elevados, disposição que condicionava sua forma original e expansão. Daí muitos deles apresentarem duas partes distintas que abrigavam diferentes funções: a Cidade Alta, local do poder político e religioso, e a Cidade Baixa, destinada às atividades marítimas e comerciais.

---

[2] Os elementos componentes deste sistema são propostos por ARAÚJO (2011).
[3] A este respeito, ver TEIXEIRA (2000).

A Cidade do Salvador não foge à regra. A efetiva colonização da capitania da Bahia inicia-se em 1549 com a fundação da capital destinada a sediar a Cabeça do Brasil, após a tentativa fracassada do seu primeiro donatário, Francisco Pereira Coutinho, em criar uma vila na entrada da barra. O insucesso da empreitada faz a Coroa retomar o território e, centralizando o poder através da instalação do Governo Geral, pretende a partir da fundação da cidade implementar um programa de colonização e fortificação da costa brasileira[4].

Tomé de Souza, primeiro Governador Geral, traz então orientações para fundar a *fortaleza* e *povoação* numa parte mais interna da baía "[...] em sítio sadio e de bons ares e que tenha abastança de águas e porto em que bem possam amarrar os navios [...] (REGIMENTO, 1998, p. 14). A *Fortaleza do Salvador na baya de todolos santos nas terras do brasil*[5] implanta-se, então, em planalto sobranceiro à baía, planejada segundo um traçado que procurava adaptar a regularidade de quarteirões ortogonais às características topográficas do terreno, o que resultava em um perímetro fortificado de forma trapezoidal. Na parte baixa, na nesga de praia que contorna a encosta, estrutura-se um caminho ao longo do mar, onde, de fato, nascerá a cidade.

Teixeira (2012, p. 135), ao analisar as características morfológicas que distinguem os núcleos de origem portuguesa daqueles de outras culturas, considera que a cidade de Salvador "[...] constitui um paradigma da afirmação do urbanismo regular português e da adaptação dos traçados urbanos regulares à estrutura física do território", apresentando afinidades morfológicas com outros assentamentos que lhes foram contemporâneos, a exemplo de Angra do Heroísmo, nos Açores e o Bairro Alto, em Lisboa, propostas inseridas no movimento de renovação urbanística iniciado em Portugal em finais do século XV.

---

[4] Cf. AZEVEDO (1998, p. 39-70)

[5] Termo com o qual é designada a cidade em livro de registro dos Atos do Governo Geral ainda antes da viagem da armada de Tomé de Souza. Citado por COELHO FILHO (2004, p.21-2). O autor ressalta que o termo *fortaleza* no português quinhentista também designava cidade ou vila fortificada.

O Governador Geral e seus colaboradores, tendo rejeitado o sítio da antiga Vila do Pereira, construída pelo primeiro donatário e ocupada por uns poucos europeus e indígenas, cujo porto pouco abrigado contra o vento sul apresentava dificuldades para a defesa, encontrariam mais ao norte do litoral o local propício para assentar a cidade. A cidadela fortificada, idealizada em acrópole, desenvolve-se inicialmente na parte baixa, onde atracam as embarcações e surgem as primeiras atividades. (Figura 08)

Entretanto, a quase totalidade dos autores que investiga a construção da cidade não se detém nas características da povoação da Praia ou Ribeira, a despeito da efetiva ocupação deste sítio logo nos primeiros tempos. A povoação na Cidade Baixa

> [...] desenvolveu-se primeiro que a da cidade alta e, de início, era mais populosa e tinha mais casario. Foi na ribeira que se construiu a primeira igreja de Salvador, a ermida de Nossa Senhora da Conceição. Foi também na parte baixa da cidade que Luís Dias construiu logo de início as infraestruturas necessárias às atividades comerciais e portuárias [...] (TEIXEIRA, 2012, p.139-142)

Sobre as características primitivas deste sítio só é possível especular, uma vez que as rápidas transformações da área modificaram sua feição, sendo ainda pouco precisa a documentação a este respeito. Sabe-se que aí existiam três enseadas e muitos recifes. A primeira seria a praia da Preguiça, onde a encosta avançava ligeiramente sobre o mar, recuando em direção às proximidades do atual Elevador Lacerda. A segunda começaria então a partir deste trecho, e, em forma de nova curvatura, ia até as imediações da atual Igreja do Corpo Santo, de onde se iniciava a terceira enseada que seguia até o atual início da Ladeira da Montanha (COELHO FILHO 2004, p. 110), estreitando-se a faixa de areia até a linha da encosta, desaparecendo totalmente nas imediações do que viria a ser a região do Pilar. A partir daí, a prainha seguinte, no trecho de Água de Meninos, só podia ser alcançada por mar ou pela encosta, o mesmo acontecendo até a praia da Jequitaia.

Rapidamente, dá-se a ocupação da área. Na estreita faixa de terra da primeira enseada, Tomé de Souza manda edificar uma ermida, consagrada a Nossa Senhora da Conceição, na praia que, do lado sul, apresentava recifes

FIGURA 08 – O traçado do núcleo urbano original. Planta e vista do poente.

O traçado do núcleo urbano original.

Planta.

Vista de poente.

Fonte: Teixeira (2012, p. 143).

Simulação da geomorfologia do sítio primitivo da cidade de Salvador, por volta de 1549.

de pedras "[...] onde se podem fazer camboas para tomar peixe [...]", e a sua frente e do lado norte, um "[...] varadouro onde descarregam as fazendas dos navios a qual tem vinte braças de comprido ao longo da dita praia e seis braças de largo pela terra firme"[6], trecho que servia de ancoradouro e estaleiro.

As questões defensivas, prioritárias na implantação da cidade, condicionam a ocupação. A necessidade de fortificar o território faz com que, logo nos primeiros tempos, equipamentos defensivos sejam implantados em pontos estratégicos com o intuito de proteger as principais rotas de invasão à cidade, que chegam pela Baía de Todos os Santos. A pouca segurança oferecida pelos muros de taipa da cidadela fortificada, construída no alto e que concentrava a zona administrativa, faz com que Luís Dias, arquiteto responsável pelas obras, procure criar algumas plataformas, estâncias e redutos na zona da ribeira, com a função de defender o porto e impedir o desembarque inimigo.

Uma grande controvérsia envolve a localização destes equipamentos. O próprio Luís Dias, em uma de suas cartas, refere-se a duas fortificações na praia para a defesa do porto. O primeiro baluarte estaria no local que ficou conhecido como Ribeira do Góes, implantado sobre um rochedo próximo à ermida da Conceição, armado com *2 esperas, 2 camelos, 2 falcões e 12 berços*, numa ponta da primeira enseada. O outro, que recebeu a invocação de Santa Cruz, de menor dimensão, com *1 espera, 2 falcões e 6 berços*, situava-se na Ribeira dos Pescadores, próximo à Preguiça, no lado sul[7].

A precariedade do sistema construtivo dos equipamentos defensivos erigidos nos primeiros tempos impunha sua rápida substituição por materiais mais resistentes e duradouros, geralmente feita por pedra e cal. Ainda no governo de Tomé de Souza, uma forte invernada provoca um grande deslizamento de terras da encosta, destruindo as fortificações aí existentes,

---

[6]LIVRO velho do tombo do Mosteiro de São Bento da Cidade do Salvador. Apud COELHO FILHO (2004, p. 111). O autor salienta que o que se chama *Varadouro* é o local onde as embarcações são colocadas no seco para conserto.

[7] Sobre o sistema defensivo da cidade do Salvador, ver o importantíssimo trabalho de OLIVEIRA (2004, p. 177-9).

que são refeitas com maior apuro construtivo. Em 1550, as cartas de Luís Dias para Miguel Arruda e para o rei D. João III, registram que os muros de defesa da cidade haviam caído, no trecho entre a "[...] Porta de Santa Catarina até a estância sobre o mar que se agora chama de São Jorge e logo no baluarte de São Tiago até a estância de São Tomé" (MUÑOZ, 2009, p.153), estimando-se que o desabamento tenha ocorrido no trecho, hoje, correspondente à Praça Municipal e a Rua da Misericórdia. O arruinamento dos muros de taipa recém feitos fora motivado por uma tormenta, reconstruídos em menor altura para garantir maior estabilidade. Gabriel Soares, alguns anos mais tarde, registra o ritmo destas modificações, afirmando que já não se sabia onde ficavam as muralhas iniciais[8].

A rede defensiva seria ampliada com a construção do Forte de Santo Alberto, no local onde havia um afloramento rochoso que avançava sobre o mar (na área da atual Igreja do Corpo Santo), provavelmente no Governo de Francisco de Souza, nos finais do século XVI. Era inicialmente uma torre reduto, de base quadrangular, na qual se acomodavam duas plataformas de artilharia[9], com pouco poder de fogo. Do mesmo período é a Torre de São Tiago, implantada na enseada de Água de Meninos, à beira-mar, com o intuito de defender o único acesso por esta área à parte alta e de garantir a segurança dos navios que aí faziam aguada. A construção, estimada entre os anos de 1590 e 1610, herdaria o nome de Santo Alberto após significativa reforma que sofreu nos meados dos Setecentos, visto que o primeiro, depois de arruinado, fora posto em hasta pública em 1673, por não ter mais utilidade na defesa do sítio, ficando, além desta denominação, também conhecido como Forte da "Lagartixa"[10]. Na defesa deste setor da cidade concorria ainda o Baluarte de Monserrate, situado na encosta da cidade, em área abaixo daquela onde se implanta o Forte de Santo Antônio Além do Carmo[11].

---

[8] OLIVEIRA (2004. p. 59).
[9] Ibid., p. 181.
[10] Ibid., p. 191-4.
[11] Ibid., p. 188. O autor atenta para que o leitor não o confunda com o Forte de Monserrate, em Itapagipe.

As preocupações com a defesa do território eram urgentes. Para além da construção da cidade, o êxito do empreendimento colonial dependia também da conformação da população nativa às novas formas de organização impostas pelo Estado português, inclusive com o deslocamento compulsório dos indígenas das áreas consideradas estratégicas para a consolidação da ocupação, gerando conflitos duramente combatidos. Na tentativa de apaziguar as relações com os nativos, os jesuítas iniciam, de imediato, seu missionamento entre os índios que viviam nas proximidades do núcleo fortificado, visitando as aldeias[12] e, paulatinamente, construindo casas de oração. Logo, entretanto, são criados os primeiros aldeamentos, unidades de produção geridas por particulares, missionários ou agentes governamentais, com relativa autonomia, em áreas de interesse militar ou econômico, com o objetivo sedentarizar, cristianizar e civilizar a população indígena, de forma a garantir o controle do território e dos novos modos de produção. Ainda no governo de Tomé de Souza, medidas violentas de repressão foram adotadas contra os grupos tupinambás que se opunham à construção da cidade.

> [...] As lideranças indígenas revoltadas ou insatisfeitas eram amarradas nas bocas de canhões apontados na direção do atual forte de São Marcelo. Os canhões eram disparados e os pedaços dos corpos das vítimas se espalhavam pelas encostas como um alerta aos futuros revoltosos, visando intimidá-los e evitar posições ao modelo administrativo que se implantava nas terras soteropolitanas. Porém, o primeiro grande conflito entre colonos e índios ocorreu no governo de Duarte da Costa em 1556. O desencadeamento dos atritos ocorreu após um ataque dos indígenas ao Engenho do Cardoso (atual Gasômetro na Calçada), onde provavelmente havia um aldeamento particular, feito em represália à morte de um "principal" (líder da aldeia). Os revoltosos aprisionaram o gado, os vaqueiros, vários escravos e três moradores. Após o ataque, os vários grupos locais dirigiram-se à aldeia de Itapuã em busca de aliança, pois seus moradores não haviam se associado aos revoltosos. No dia seguinte, uma tropa de seis cavaleiros e vários infantes portugueses responderam ao ataque invadindo **a aldeia da Porta Grande** (grifo nosso) (Calçada) e, em seguida, dirigindo-se a outras duas próximas, incendiando-as, matando vários índios, aprisionando os "principais" e libertando alguns dos prisioneiros. Dali a tropa repressora deslocou-se para Itapuã, onde retomou mais gado e soltou os outros prisioneiros.
>
> Os índios se reuniram em outra localidade e novamente atacaram o engenho de Antônio Cardoso, dando ao governador o motivo para a decretação de represália. Duzentos infantes, vários cavaleiros e escravos voltaram à carga, levantaram o cerco ao engenho, queimaram cinco aldeias, mataram as lideranças e muitos outros

---

[12] Segundo PARAÍSO (2011, p. 85), "[...] entenda-se como aldeias unidades de povoamento indígena que mantinham sua autonomia, não sendo administradas nem por particulares nem por missionários ou mesmo por funcionários régios".

> guerreiros. Crianças e mulheres foram trazidas como prisioneiras para a cidadela (PARAÍSO, 2011, p.90).

Para além dos conflitos, o zoneamento da nova cidade se organiza. A esquadra que viera com o primeiro governador ancorara na praia, dando também início à construção de armazéns de materiais e ferramentas, oficinas e barracões. No trecho situado entre os Baluartes do Góes e de Santa Cruz, Luís Dias relata as edificações que aí são construídas: "[...] e assim fizemos [...] na Ribeira do Góes casa de fazenda e alfândegas e armazéns e ferrarias, tudo de pedra e barro rebocadas de cal e telhadas com telha" (COELHO FILHO, 2004, p. 417-20). A partir daí, na terceira enseada, estava o desembarcadouro das pessoas, em trecho onde era possível encontrar água potável em uma fonte, que ficou conhecida como Fonte do Pereira, nome herdado de André Pereira, proprietário do terreno. A disponibilidade de água, que é descrita por Gabriel Soares ao indicar "três fontes na praia ao pé dela" onde se fazia aguada, apontam a Fonte da Preguiça, na antiga praia dos pescadores e outra, provavelmente, na segunda enseada, como os principais pontos de abastecimento.

É no Bairro da Praia que se encontra o maior movimento e vitalidade destes primeiros tempos, para onde a população de soldados, operários e degredados que trabalhavam durante o dia na parte alta retornam para pernoitar nas embarcações aí fundeadas. Com a intensificação do movimento do porto, multiplicam-se oficinas, depósitos e alojamentos, concentrando-se aí a maior parte da população, tanto assim que, em 1551, Antônio Cardoso Barros, Provedor Morda Fazenda, consideraria a parte alta "[...] muy vazia asy de casas como de jente [...] (UFBA, 1998, p.51).

A ligação entre os dois planos da cidade se delineia na encosta desde cedo, fazendo-se caminhos que partiam da Praça do Palácio à Praia. Construído sob a orientação do Mestre Filipe Guilherm e já concluído no final de 1549, o primeiro seguia da Praça até um ponto intermediário da encosta, onde estava o Baluarte São Tomé, mudando então de direção, em percurso similar ao, hoje, ocupado pela Ladeira da Conceição. Sua alta declividade, em virtude do pequeno trecho para seu desenvolvimento, imprópria para o

transporte de cargas, suscitou a construção do segundo, empreitado a Jorge Dias e concluído em meados do ano seguinte, que ficou conhecido como Caminho do Carro e equivalia aproximadamente aos traçados das atuais Ladeiras da Gameleira e da Preguiça. Para estes caminhos, Luís Dias previra rapidamente seu adensamento com a construção de casas. Além destes, em 1584, Gabriel Soares refere-se a outro caminho que, de um dos cantos da Praça do Palácio, descia em voltas para a praia "[...] que é de serventia da fonte que se diz do Pereira, e do desembarcadouro da gente dos navios", que corresponde à atual Ladeira da Misericórdia[13].

Ainda segundo Gabriel Soares, modificações na inicial implantação de alguns dos equipamentos já são percebidas no final do século XVI, com o deslocamento da casa da Alfândega, Fazenda e Armazém para um terreno na banda norte da Praça do Palácio, na Cidade Alta. A área do Bairro da Praia começa a ser ocupada por trapiches particulares que serviam ao armazenamento de mercadorias. De acordo com Coelho Filho (ainda que o autor não mencione a fonte desta informação), por este período, foi planejada e executada uma grande reforma na zona portuária:

> O desenho foi elaborado pelo engenheiro Leonardo Torriani[14]. Percebe-se o deslocamento do armazém para o local onde foi construída a velha alfândega. As instalações de acostagem e armazenamento foram melhoradas, e construído molhe e fortaleza. A simplicidade das instalações iniciais foi substancialmente alterada passando a cidade a ter uma infra-estrutura portuária mínima. com fortificações anexas (COELHO FILHO, 2004, p. 423).

Ocorre que as atividades ligadas àquelas portuárias começam a exigir maior disponibilidade espacial para o seu funcionamento, rapidamente

---

[13] UFBA (1998, p. 31-60).

[14] Leonardo Torriani (Cremona, 1560). era engenheiro militar e servia ao imperador Rodolfo II quando, em 1582, foi chamado à Península Ibérica por Filipe II a fim de se empregar ao seu serviço nessa mesma qualidade, devido à urgência em fortificar as Ilhas Canárias. sobre o que nos deixou uma *Descrição e história do reino das ilhas Canárias, antes denominadas de 'As Afortunadas', com o parecer das suas fortificações, por Leonardo Torriani. cremonense* (c. 1588 ou 1590). Em Portugal, por falecimento do frei Giovani Vicenzo Casale. foi encarregado das obras do Forte de São Lourenço do Bugio (1594),do Forte de São Julião da Barra (1597) e, por morte de Filippo Terzi, das obras do Forte de São Filipe de Setúbal (1598). época em que foi nomeado Engenheiro-mor de Portugal. No exercício deste cargo, é-lhe atribuído um projeto para a fortificação da cidade do Salvador, que é aprovado por Tibúrcio Espanoci. Engenheiro-mor da Espanha. Sobre Turriano, ver ABREU (2003, p. 803-822). OLIVEIRA, (2004, p. 207), discutindo a documentação a respeito do Forte da Laje, refere-se à "*planta levantada por Turriano*", considerando sua influência no projeto.

ocupando os terrenos de servidão dos elementos defensivos. Na distribuição de glebas e sesmarias na área, importava mais os trechos da borda marítima com capacidade de atracação e as possibilidades comerciais daí decorrentes. Investigando o Livro Velho do Tombo do Mosteiro de São Bento da Cidade do Salvador, o autor supracitado identifica Estevão Lopes de Grã, patrão da Ribeira no governo de Tomé de Souza, e Francisco Vas, como proprietários da sesmaria "onde antigamente esteve o baluarte de São Tomé", gleba que tinha início no alto e terminava na praia, com largura equivalente ao sítio ocupado pelo baluarte. Por volta de 1600, o Desembargador Baltazar Ferraz adquire o terreno, com o intuito de construir um porto particular, comprando posteriormente mais três áreas distintas na praia para armazenar mercadorias destinadas ao comércio com a Europa[15]. Em uma destas, comprada com algumas casas de taipa a Luiz Rodrigues de Pero Assu no varadouro da praia da Conceição, propôs construir edifícios, fazer aterros e melhorar o terrapleno onde estivera o baluarte de Santa Cruz. Em 1612, já morando na praia e tendo instalado o porto que lhe tomou o nome, o Desembargador construíra um quaradouro de açúcar de pedra e cal e trapiche, invadindo a área fronteira à ermida da Conceição, levantando molhes, cais e quebrando as pedras que danificavam os barcos. Construiu *logeas*, defronte das quais "[...] secavam-se os açúcares dos dízimos, [e] os inquilinos das lojas carregavam fazendas e lavavam toldos [...]" (CÂMARA, 1988, p.11).

Já para o lado norte da parte baixa, Christovão de Aguiar Daltro obtivera de Tomé de Souza, por sesmaria, uma porção de terreno no qual havia uma nascente com água abundante, que corria até a beira-mar, onde formava um lago, no qual um grande número de meninos se aglomerava diariamente para banhar-se, tomando o nome de Água de Meninos. Aí, funda

> [...] um engenho de moer canas, para fazer assucar, tendo por motor as águas d'aquella nascente, as quaes encanou, montando também ahi um alambique paradestillar aguardente. No alto, edificou a ermida dedicada ao glorioso Santo Antônio [...] (BARROS, 1922. p.11).

que teve sua primeira missa celebrada aos 24 de janeiro de 1594.

---

[15] UFBA (1998p. 273).

A prosperidade da Colônia logo atraiu o interesse de outros países, mais particularmente a Holanda que, no período da União Ibérica, encontrava-se em guerra com a Espanha. A partir de 1599, as incursões holandesas em terras baianas serão muitas, atacando principalmente o Recôncavo, pilhando engenhos e povoados desarmados. As várias ameaças do final do século XVI fazem com que, a partir da chegada do primeiro governador indicado pelo rei espanhol, Teles Barreto, em 1583, novas medidas sejam adotadas na criação de um sistema defensivo mais eficaz. Estas prosseguem nos governos ulteriores, destacando-se o governo de D. Francisco de Souza (1591- 1602), quando é elaborado por Leonardo Turriano, como visto, o primeiro Plano de Fortificações para a Cidade do Salvador[16], com a suposta participação do Engenheiro militar Baccio de Filicaia[17], que promove melhorias no Reduto de Santo Alberto e no Fortim de Água de Meninos (Lagartixa), na parte baixa, na Fortaleza de Santo Antônio da Barra e na Fortaleza de Itapagipe (Monserrate).

Em 1609, Diogo Moreno, em seu relatório que está incluso no *Livro que dá Razão do Estado do Brasil*, enumera as posições fortificadas identificadas na cidade. No Bairro da Praia, existia então uma estância sobre a Igreja da Conceição; uma plataforma na encosta, abaixo da Misericórdia; ao pé desta, o Forte de Santo Alberto; abaixo do Colégio dos Jesuítas, no alto, outra plataforma que vigiava o porto e Água de Meninos; uma estância na praia; duas peças de artilharia em terrenos de Baltasar Ferraz, além de dois *falcões* mais adiante; e outra estância que ficava "[...]entre este tapagipe e a sidade q chamão Agoa de meninos" (OLIVEIRA, 2004, p.179)·. Na ocasião, salienta que já se havia advertido que os fortes de Santo Antônio, de Itapagipe e de Água de Meninos "[...] não são de nenhum efeito, porque não defendem nada. como pelo grande risco com que se sustentam por sua fraqueza e má traça" (Ibid., p.185).

---

[16] UFBA (1998, p.61-82).

[17] Sobre a presença deste engenheiro militar em terras brasileiras, OLIVEIRA (2004, p.64), salienta que não existe nenhum documento que comprove esta estadia, pressuposto que decorre do relatório de suas atividades que fez ao Grão-duque da Toscana e das observações de Frei Vicente do Salvador sobre o período e autoria de algumas fortalezas.

Do início do século XVII - provavelmente edificado entre 1609 e 1612, no governo de Diogo de Menezes -, é o Forte da Laje, o primeiro Forte do Mar. Mais tarde batizado de São Felipe, São Tiago e Nossa Senhora da Conceição e, finalmente, da Ribeira, foi levantado sobre um afloramento rochoso conhecido como *"lagem"*, tendo a forma de um quadrilátero sem baluartes, uma obra que poderia ser então classificada como *"fortificação passageira"*. Na década seguinte, na gestão de Mendonça Furtado (1621-1624), o Engenheiro-mor Francisco Frias de Mesquita projeta um novo sistema defensivo para o porto, recebendo autorização para fazer "[...] de novo sobre a lagem, que está defronte da cidade, o forte novo e mole [molhe] para abrigo dos navios, e que a cidade se fortifique por entre ambas as bandas do mar e da terra" (Ibid., p.208).

Nesta mesma época e área, estrutura-se o Baluarte da Ribeira, sobre o qual existem algumas discussões. Apesar de alguns considerarem que este remonte à fundação da cidade, a versão mais plausível é que esta fortificação tenha nascido das transformações sofridas no antigo Forte de Laje e do aterramento deste trecho do Bairro da Praia. O fato é que, em 1604, aí se instala a Estância de Nossa Senhora da Conceição, na qual o governador Diogo Botelho estabelece o quartel-general para combater os ataques ao porto e abrigar as embarcações. Feita de pedras, estava inconclusa quando da invasão holandesa, sendo por estes concluída[18].

O sistema de fortificações se estende no sentido norte. Deste período, ainda que não se precise o início de sua construção, é o Fortim de São Francisco que, através do fogo cruzado com os demais elementos defensivos, protegia o porto. Situado nas imediações do que, hoje, seria a Praça Deodoro, no pé da encosta, era de pequenas dimensões, mas o barulho provocado por sua artilharia chegava a provocar deslizamentos de terra e, no dito popular, dizia-se quebrar a louça das casas vizinhas, o que lhe valeu a alcunha de "Quebra-pratos"[19].

---

[18] Ibid., p.242-4.
[19] Idem, p. 244.

Poucos aspectos do bairro, além daqueles que se referem ao sistema defensivo, são registrados nos primeiros anos do século XVII. Na primeira década dos Seiscentos, a *Pranta da Cidade d. Salvador/na Bahia de todos os Santos* (Figura 09),cuja autoria é atribuída a João Albernaz I e que integra o *Livro que dá Razão...* , de 1612, indica na parte baixa a predominância espacial dos elementos defensivos, mostrando ainda a Igreja da Conceição e, para além dela, três trapiches. Próximas à Estância de Santo Alberto, estão seis edificações e um grande pavilhão que, segundo Nestor Goulart (REIS FILHO, 2000, p. 309), "[...] poderia ter sido a origem do Coberto Grande dos Jesuítas", com uma pequena edificação a sua frente, junto à praia. Em 1610, o francês Pyrard de Laval, depois de permanecer dois meses na cidade, descreve suas impressões: dentre as muitas observações, nota na Cidade Baixa "[...] grande e bella rua com mais de um quarto de légua de comprido", "[...] bem guarnecida de toda espécie de lojas e officinas", lugar de armazéns e depósitos. Refere-se ainda às dificuldades de acesso à parte alta, e a uma *"certa machina"* destinada ao transporte de cargas, um tipo de ascensor com dois carrinhos que trafegavam simultânea e desencontradamente com mercadorias, provavelmente referindo-se ao guindaste existente na Praça do Palácio (UFBA, 1998, p. 84-5)

O incremento das atividades portuárias e comerciais, já apontado pelos viajantes neste tempo, contribuía para o comprometimento do sistema defensivo. A exiguidade do território, espremido entre a encosta e o mar, motiva os primeiros aterros e a ocupação indiscriminada do entorno das posições fortificadas, sem que haja um controle efetivo, comprometendo significativamente seu raio de ação. A vitalidade de tal atividade e a população que já se concentrava no Bairro da Praia faz com que, em 1623, o bispo D. Marcos Teixeira, crie a terceira freguesia da cidade, a freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, cujos limites eram o mar e as freguesias da Sé e de Nossa Senhora da Vitória, tendo como igreja matriz aquela que substituíra a ermida mandada erigir por Tomé de Souza.

Apesar dos esforços envidados no primeiro quartel dos Seiscentos para fortificar a cidade, principalmente contra as investidas holandesas, o sistema

defensivo se mostrou incapaz de combater a invasão ocorrida em 1624, que atacou com facilidade os fortes da marinha que protegiam o ancoradouro, "[...] sobretudo por uma evidente falta de coordenação e controle das forças disponíveis"(Ibid., p. 85). Durante o ano que durou a ocupação da cidade pelos holandeses, modificações foram introduzidas tanto na malha urbana, quanto no sistema defensivo, redefinindo os pressupostos para a organização do sítio.

3.2. UMA CIDADE FORTALEZA OU UMA ALDEIA ABERTA?[20]

A pouca resistência encontrada na tomada de Salvador pelos holandeses colocara em evidência a vulnerabilidade da cidade aos ataques estrangeiros. Medidas foram então adotadas pelos invasores em relação à fortificação do sítio, visando dificultar um contra-ataque. O *Relato Oficial da Conquista da Cidade do Salvador, enviado para a Holanda* esclarece que

> Mandou o almirante fortificar a cidade de S. Salvador, que até então não tinha muros, e reforçar aos fortes, guarnecendo-os bem com soldados e negros escravos e libertados, em número de aproximadamente 100; ordenou tudo de acordo com o direito holandês e liberou o exercício da religião (UFBA, 1998, p. 70).

Também o padre Domingos Coelho, provincial que fora preso e deportado para a Holanda, quando do ataque, escreve que o então governador

> [...] aproveitando-se de um grande vale, que a Cidade tem da parte do Leste, de uma água que por ele corria, a represou de modo que a fez subir tão alto, que alagou as cercas de São Francisco e de São Bento, que daquela parte estão, com serem seus muros mui altos, e destruiu trincheiras, que de novo fez [...] que cercou quási toda em contorno, com muitas e formosas peças de bronze, *que me afirmaram* passavam de cinqüenta, com o que fica tão forte que será dificultoso tomar-se (Ibid., p.72)..

A rica iconografia produzida neste período pelos flamengos indica algumas destas modificações no sistema defensivo, basicamente com o reforço das posições fortificadas entre os muros e a marinha, inclusive mandando os holandeses limparem a vegetação nos campos de tiro nos limites da cidade e queimar as casas que estavam no entorno imediato das portas para liberar o raio de ação da artilharia. Além destas, foi o Dique, resultante do represamento

---

[20] Apesar da ênfase dada pela historiografia tradicional às características da cidadela fortificada erigida por Tomé de Souza, a documentação indica a fragilidade da infraestrutura defensiva da cidade, sempre sujeita aos ataques. BEHRENS (2013), ao analisar a invasão holandesa à cidade de Salvador, estabelece um questionamento sobre este assunto.

do Rio das Tripas em seu vale, destruindo as casas existentes na cerca de São Francisco, a grande obra hidráulica para a proteção da cidade do lado da terra (Ver, por exemplo, Figura10).

A retomada da cidade em 1625, realizada pela esquadra liderada pelo renomado militar Dom Fradique de Toledo Osório e que teve grande repercussão na Europa, dá início a uma série de ações dos portugueses no sentido de reforçar os pontos que se mostraram vulneráveis e ampliar o sistema defensivo, aproveitando, inclusive, aqueles elementos que foram deixados pelos holandeses. Durante o governo de Diogo Luís de Oliveira (1627-35), e sob as orientações do engenheiro militar Francisco Frias de Mesquita, entre as tantas obras empreendidas na defesa do sítio, destacam-se, na Vila Velha, a construção dos Fortes de Santa Maria e São Diogo; na distante Pirajá, do Forte de São Bartolomeu da Passagem; além das reformas dos Fortes de Santo Antônio Além do Carmo, do Barbalho e de São Pedro. No Bairro da Praia, foram introduzidos melhoramentos nas fortificações da marinha, reforçado o reduto de Água de Meninos e construído o Forte do Rosário. Este último, situado na Praia de Nossa Senhora do Rosário, nome herdado de uma capelinha aí existente com esta invocação (hoje, desaparecida, em área em que, posteriormente, foi levantada a Igreja da Santíssima Trindade), tinha a função de auxiliar o Forte de São Francisco no combate ao inimigo (OLIVEIRA, 2004, p. 245). A despeito das melhorias no sistema defensivo, grandes perdas materiais são registradas na área neste período, devido aos deslizamentos de terra, como o registrado na Ata da Câmara de 26 de julho de 1636, indicando os danos às propriedades do capitão da artilharia D. Francisco de Moura

> [...] queconsumio toda afazenda que pesuhia, cujo resto se acabou dedestruhir nagrande perda que teve no sucesso das cazas que na Praya lhecahiram donde nam escapou moveis nem couza alguma (Apud MUÑOZ, p.135).

As tentativas batavas de retomar Salvador não cessaram até 1638, quando a cidade é atacada por Maurício de Nassau, que teve suas tropas contidas em Água de Meninos, Santo Antônio Além do Carmo e pelas defesas levantadas no Barbalho. Deste período é o importantíssimo mapa *"Desenho das fortificaçoes e trincheiras q se fizeram em deffensa do inimigo"* (Figura 11),

FIGURA 10 – Sinus Omnium Sactoru[m]. Detalhe. C.a. 1664. Autor: Joan Blaeu [Barlaeus?]

Fonte: Biblioteca Digital Mundial. (http://www.wdl.org/pt/item/1072/.)

Detalhe

FIGURA 11 – Desenho das fortificações e trincheiras que se fizeram em defesa do inimigo. C.a. 1638. Autor desconhecido.

Fonte: Reis Filho (2000b).

Detalhe

de autoria desconhecida, que apresenta minuciosamente as obras realizadas até então no intuito de fortificar a cidade. Na legenda que acompanha o desenho, verifica-se a indicação de muitos dos baluartes de defesa da marinha, sem designação dos nomes, mas passíveis de identificação, segundo Oliveira (2004, p.201-4): um baluarte na parte baixa da encosta do Convento do Carmo, o Forte de São Francisco, o baluarte de Santa Bárbara, o Forte de Santo Alberto, o Forte da Laje, assim como os parapeitos para artilharia na zona da Preguiça.

A despeito da multiplicação dos elementos defensivos, o bairro cresce e se adensa. Na ocupação desta zona, percebe-se a estruturação linear do Bairro da Praia ao longo de uma rua sinuosa, concentrando-se o conjunto edificado ao pé da encosta, ficando do lado do mar os elementos de defesa do porto e alguns prédios, possivelmente trapiches. Observam-se ainda as ladeiras que faziam a ligação com a Cidade Alta, assim como aquela que ligava as Portas do Carmo com o caminho para Água de Meninos (próximo ao que, hoje, seria a Ladeira do Taboão) e outra que partia desta enseada até as proximidades do atual Largo do Santo Antônio (caminho depois tomado pela Ladeira da Água Brusca). Também se registram cinco guindastes para transporte de mercadorias: dois paralelos na Praça do Palácio, um próximo à Misericórdia, um dos Jesuítas e outro dos Carmelitas, o que demonstra uma dinâmica atividade comercial entre a parte alta e a zona do porto.

Em meados do século XVII, a relativa estabilidade após a expulsão dos holandeses, favorece a expansão das atividades comerciais e o desenvolvimento da cidade. O Bairro da Praia consolida sua vocação mercantil e portuária, verificando-se um maior adensamento da área que se estende do pé da Ladeira da Misericórdia até o Taboão, com a construção de trapiches, armazéns e lojas, estando o uso residencial concentrado basicamente nas proximidades da Igreja da Conceição da Praia. A expansão da economia canavieira no Recôncavo fará de Salvador o principal escoadouro da produção local e o mais importante entreposto de mercadorias da Colônia, cujos desdobramentos serão refletidos na expansão urbana e no conjunto edificado da cidade durante o século seguinte.

3.3. ACIDADE ENTREPOSTO

A partir de meados do século XVII tem início um período de grande desenvolvimento para Salvador em função da riqueza advinda, principalmente, da cultura do açúcar. É o período em que se torna a segunda cidade do império português, ficando atrás apenas de Lisboa, em população e importância. Torna-se "[...] entreposto próspero do comércio com Portugal e a África do Norte, o principal porto baleeiro do Atlântico, gabando-se de possuir um estaleiro de certa importância" (BOXER, 1963, p. 124). Por conseguinte, é a época em que se dá a consolidação da expansão extramuros da zona urbanizada, propiciada pela ausência de confrontos com nações estrangeiras e pelo aperfeiçoamento do sistema defensivo, o que é acompanhado por um incremento construtivo que será responsável pela edificação dos principais conjuntos monumentais do Período Colonial.

Na Cidade Baixa, os aterros ao mar ganham ritmo mais acelerado para atender às demandas de maior espaço físico para as instalações destinadas ao comércio. Em 1651, o rei D. João de Portugal manda construir o Arsenal da Marinha, e suas dependências, para melhor administrar o sistema defensivo da cidade[21]. O primeiro Forte da Laje é incorporado a terra, em área onde foram construídas a Ribeira das Naus, Estaleiro Oficial, Casa da Intendência da Marinha, o Celeiro Público e uma série de armazéns, barracões e acomodações para os marinheiros.

Mais ao norte, por volta de 1641, o casal Francisco Pereira Lago e Andreza Araújo compra um imóvel à Rua Portugal no qual instala vários pontos comerciais sob o regime de aluguel, conjunto que passa a ser conhecido como Morgado de Santa Bárbara[22]. Nos fundos do terreno, mandam construir uma capela, em cujo altar coloca a imagem da santa protetora contra os raios e trovões, que passa a ser uma das filiais da Igreja da Conceição da Praia. Outra versão, apresentada por Reis Filho (2000), afirma que, em meados do século

[21] BARROS (1922. p. 219).
[22] COUTO (2004, p.86-7). A autora esclarece que o termo *Morgado* significa propriedade vinculada ou um conjunto de bens vinculados que não podem alienar-se ou dividir-se.

FIGURA 12 – Morgado de Santa Bárbara. Século XVIII.

Fonte: Reis Filho (2000b).

XVII, é construída a Capela de Santa Bárbara e que para garantir os recursos de sua manutenção os doadores resolvem constituir um Morgado, vindo a se tornar um conjunto de várias pequenas quadras, cujos aluguéis mantinham a igreja[23] (Figura 12). O culto à Santa Bárbara, apesar de trazido pelos colonizadores, é deixado ao cargo dos comerciantes brasileiros e dos negros escravos e libertos que logo passaram a celebrar o dia que lhe era destinado com muita bebida, comida, dança e cantos. Segundo Mattoso (1992, p.396), as festas em devoção a Santa Bárbara eram "[...] um prenúncio das festas populares e paralitúrgicas- cheganças, bailes pastoris, bumba-meu-boi e cucumbis", da mesma forma como aquelas destinadas a Nossa Senhora da Conceição e Santa Luzia[24] que ocorriam no ciclo de festas do final do ano, a despeito da austeridade das celebrações natalinas.

Ao norte das terras do Morgado, ao pé do que seria a Ladeira do Taboão, os Jesuítas levantam por este período um conjunto de construções, conhecido como Cobertos que, segundo Vilhena, seriam pequenos sobrados, em série, definidos por escuros arcos. Dividiam-se em Cobertos Grandes e Pequenos e abrigavam numerosas lojas e tendas que deveriam ter áreas reduzidas. Próximo ao Forte de São Francisco, os aterros avançam em local que mais tarde seria conhecido como Cais Dourado e com a construção de alguns armazéns[25].

O espaço que se ganhava ao mar, através dos aterros, muitas vezes teve danos provocados por inundações e ressacas. Conta-se que em 1666, o mar avançou por três vezes alternadas sobre as ruas e praças do Bairro da Praia, com tal profusão que, ao escoarem, deixaram no seco um grande número de peixes miúdos que foi apanhado pela população. A epidemia de bexiga que então ocorreu e deixou muitas vítimas, possivelmente em virtude da qualidade do peixe consumido, foi atribuída a um cometa que passara pela cidade que,

[23] REIS FILHO (2000, p. 317). O autor cita os dados fornecidos por Robert Smith. A ilustração refere-se à sua feição em meados do século XVIII.
[24] A devoção a Santa Luzia tem início na capela do Solar do Unhão.
[25] CÂMARA (1988, p. 118-20).

para os supersticiosos pressagiava um período de doenças e de fome assoladora[26].

Em 1671, as intensas chuvas de abril fizeram cair grande porção de terra das ladeiras da Conceição e Misericórdia sobre as casas da Cidade Baixa, sob cujas ruínas morreram mais de trinta pessoas. Em carta enviada ao Rei, em 14 de agosto de 1671, a Câmara atribuía o desmoronamento de terra às imundícies lançadas pela população da parte superior da montanha nas encostas, um hábito frequente, apesar das posturas em contrário, e solicitava licença para levantar paredões que evitassem a reprodução da fatalidade.

> [...] Em abril deste anno \ foraõ as invernadas einunda- \çaõ das agoas tantas que leva- \raõ do monte em que esta fun- \dada esta Cidade quantidade \ deterra com que se arruinou\ meia Praia desta Cidade ara- \zando muitas Cazas de custo enaõ\ enaõ foi este damno sendo muito \ tanto de sentir como amorte de- \ mais detrinta pessoas, que pere- \seraõ sem confiçaõ que como foi denoite selhenaõ pode acudir, e es-\ tava a paroquial da mesma Praia hida. eso pelo milagre do-\Santissimo Sacramento, edaVirge\ daConceiçaõ escapou e saõ já três\ vezes as desses successo mas nenhum fez tanto extrago (Apud. MUNÕZ, p. 159).

As preocupações com o sistema defensivo da cidade eram constantes, apesar da aparente tranquilidade nos finais do século XVII, realizando-se obras de restauração das antigas defesas e o reforço de outras já existentes. em parte, levadas adiante pelos esforços voluntários dos habitantes da cidade. É deste período, inclusive, o início da construção do Forte de Nossa Senhora do Pópulo e São Marcelo, o Forte do Mar, que se alongará até o século seguinte. Em 1685, por determinação real, vem de Pernambuco o Capitão Engenheiro João Coutinho com a incumbência de elaborar um plano em larga escala para a cidade que, a seu ver, encontrava-se desprotegida.

Na sua avaliação da cidade, Coutinho verifica que, além das questões relativas às estratégias e técnicas empregadas na proteção do sítio. o sistema defensivo era comprometido pelo crescimento desordenado e pela permissividade da Câmara Municipal, que autorizava a alguns poucos a ocupação das áreas de servidão das fortalezas por quintais de particulares ou pastagem para o gado, assim como a construção de edifícios em terrenos de

---

[26] BARROS (1922, p. 402).

marinha ou de *salgado*, atribuição exclusiva do poder real. Os relatórios dos engenheiros militares ao longo deste período chamarão atenção para estas questões, tendo dito o próprio João Coutinho:

> [...] Na Praya se tem fabricado hu'a grande povoação de casas, q tomão todo o comprim.^{to} da Cid.^{de}, a qual de h'ua grande Freguezia e de m.^{to} rendim.^{to} por seus m.^{tos} freguezes, q como o terreno na dava ligar bastante p.^{a} essas casas se fazerem, huns cavarão a terra da raiz do outeiro e fabricarão ao pee delle e as mais entraram plo mar dentro co' casaes [sic] de pedra, e fundaram sobre elles. e ainda não contentes com fazerem isto, aonde não prejudicava as defenças das Fortaz.^{as}, houve tão pouco cuidado, q m.^{tos}se poseram diante dos flancos do Baluarte de São Fran.^{co} impidindolhe as defenças delles: e há poucos dias mandou o Marques General, por voto meu, desmanchar hum cães, q hum Pedreiro desaforadam.^{te} começou a fazer junto ao d.º Baluarte, saindo mais ao mar q o Ângulo flaquado delle, e alem desse dano, está a marinha de sorte, q não tem lugar livre q se possa servir o povo, e a causa tem sido a Câmara concedendo estas licenças sem lhe toccarem, pois só a S. Mg.^{de}, q D's g.^{de} toccam os logradouros do povo no Salgado[...] (Apud OLIVEIRA, 2004, p. 80).

O engenheiro então propõe disciplinar a ocupação do mar, com autorização régia, através de um procedimento no qual o interessado deveria colocar o cais para além do seu armazém ou trapiche, reservando espaço para uma circulação de uso público entre a construção e o mar, que poderia, em caso de necessidade, ser utilizada para a instalação de baterias defensivas. A referida circulação deveria dispor de ruas transversais, que, com facilidade, permitissem a fluidez das carretas de artilharia. Salvo em algumas proposições, o plano de Coutinho não chegou a ser executado, mas a diretriz aí estabelecida será retomada por seus sucessores em novas proposições de ocupação da área[27].

Sobre o projeto elaborado por João Coutinho para a fortificação da cidade, afirma Oliveira (2004, p. 98):

> [...] É o documento de engenharia militar mais importante do século XVII que conhecemos em relação à Bahia, não só pelas observações do experiente Coutinho, como também pelos pareceres anexos dos mais importantes engenheiros do Reino. Na parte final do documento, o engenheiro faz um interessantíssimo estudo de viabilidade econômica do seu projeto, que demonstra sua cultura geral e conhecimento da realidade do Brasil, além de sua capacidade técnica como engenheiro militar [...].

---

[27] OLIVEIRA (2004, p.58-60).

FIGURA 13 – St. Salvador/ Ville capitale du Bresil. Ilustração do livro "Relation d'un Voyage au Bresil, de François Froger.C.a. 1698.

Fonte: Reis Filho (2000b).

A elevação, tomada do mar no final do século XVII, registra o adensamento das ladeiras que ligam os dois planos da cidade e a concentração das construções na zona portuária

Detalhe

A gravura elaborada por François Froger (Figura 13) quando da sua visita a Salvador, em 1695, revela, além expansão da área urbanizada ao final do século XVII, algumas destas medidas de reforço defensivo decorrentes do projeto de Coutinho, mostrando a reconstrução de muitos edifícios arruinados quando da invasão holandesa e o adensamento das ladeiras de acesso à Cidade Alta. No relato que se segue à ilustração, Froger descreve os edifícios de forma elogiosa, principalmente aqueles públicos, assim como os estaleiros navais, as fortalezas e as construções religiosas[28]. É um período em que, com a descoberta de ouro na região das Minas, a cidade se transforma no principal porto comercial para as zonas de mineração e grande praça de importação de escravos.

A vitalidade deste "notável comércio" e do porto local também impressiona o oficial da marinha Willian Dampier, em 1699, que, quando de sua passagem pela cidade, observou que "[...] trinta navios estavam fundeados no seu porto, guardados por duas naós de guerra, excetuando-se duas embarcações negreiras prontas para singrar para Angola". Admira-se ainda com os guindastes para transporte de mercadorias, o número de negros na população e a sua participação no efetivo funcionamento dos serviços urbanos, assim como com o conjunto construído, com casas de "[...] dois ou três andares com telhados cobertos com telha curva", muitas delas com sacadas. Dentre os edifícios religiosos, destaca como *egreja parochial* aquela dedicada à Santa Bárbara, e entre as capelas, o navegador inglês lembra "[...] a dos marinheiros, por estes visitada logo ao desembarque; a dos 'pobretões', na rua ao longo da praia; e dos soldados, longe da cidade e do mar"[29].

A cidade cresce rapidamente e torna-se sede do Vice-Reinado, em 1714. Uma comparação do levantamento efetuado por Froger com a planta levantada neste mesmo ano pelo engenheiro militar Amédée François Frézier mostra o desenvolvimento ocorrido nos primeiros anos do século XVIII(Figura14). Edifícios de maior porte, a ampliação do sistema defensivo com a indicação da construção de inúmeras posições fortificadas, uma maior definição do

---

[28]UFBA (1998,p.101-2.)
[29]Ibid.,p. 104-6.

FIGURA 14 – Vue de La ville de S. Salvador Du cote de La Baye, c.a. 1714. Autor: Amédée François Frézier.

Fonte: Reis Filho (2000b).

Detalhe

arruamento e a consolidação da ocupação de algumas áreas extramuros, atestam a velocidade do crescimento urbano sob o impulso das atividades econômicas do porto. Na Cidade Baixa, Frézier identifica o arruamento que se consolida e avança em direção ao mar através de aterros, no trecho da mancha matriz, expandindo-se para além de Água de Meninos, no sentido norte. Referindo-se aos edifícios públicos, aponta as principais construções religiosas da área: a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, a Igreja de Santo Elmo ou do Corpo Santo, a Igreja de Santa Bárbara e a Igreja de Nossa Senhora do Pilar[30]. Sobre as observações que tece sobre a cidade, impressiona-se com as

> [...] três máchinas [que] estavam sempre em serviço parao transporte de mercadorias da cidade baixa e da cidade alta. Pertenciam aos Jesuítas, Congregação que certamente não era inimiga do Comércio [...] Mediante pagamento podia aliás o público utilizar-se delas. Consistia tais máchinasem duas grandes rodas de tambor, montadas num eixo commum, sobre o qual passava um cabo amarrado a um trenó, ou carrinho, que transportava fardos de mercadorias. O motor era humano e ethiope![...]. Corria o carrinho numa espécie de trilhos de madeira, cujo comprimento era de cerca de 140 braças, perto de 300 m (UFBA, 1998, p.106).

No ano seguinte, o engenheiro militar João Massé, enviado ao Brasil para realizar o Plano de Fortificação das três mais importantes cidades de então- Salvador, Rio de Janeiro e Recife-, executa a *Planta da Cidade de S. Salvador na Bahia...* (Figura 15), contando com a colaboração de engenheiros locais, como o Mestre de Campo Miguel Pereira da Costa e o Capitão Gaspar de Abreu. Esta, além do cadastro da cidade, apresenta a proposta do autor para o reforço defensivo do sítio, extraindo-se daí valiosas informações a respeito do bairro da praia[31]. Ao longo de uma rua retilínea, as construções são alinhadas, sendo possível identificar o redesenho da borda marítima em função dos inúmeros aterros sobre o mar, com a construção de cais de atracação. Na extremidade sul, tais aterros são destinados à proteção do porto, através das *fortificaçoens dezenhadas*, o mesmo acontecendo no limite oposto da cidade. Três edifícios religiosos são destacados: a Igreja da Conceição da Praia, diante da qual estava um conjunto defensivo – *Arcenal, Ribeira das Naos, pequena*

---

[30] Na legenda que há na planta, o autor identifica como edifício religioso da Cidade Baixa a "Igreja dos Jacobinos", cuja localização é indicada no trecho da Ajuda, na Cidade Alta, aproximadamente no local onde estaria a Igreja da Ajuda.

[31] Os originais desta planta foram perdidos, restando dela algumas cópias que chegaram até os dias atuais, sendo inclusive, reproduzida por Vilhena nas suas *Cartas Soteropolitanas*. Cf. OLIVEIRA (2004).

Caldeira e Bateria da Ribeira -, a Capela do Corpo Santo e a Capela de Santa Bárbara, que aqui aparece diante do mar e sem edificações contíguas. A partir desta última, observa-se certa regularidade dos quarteirões, estruturados entre a rua principal e um cais retilíneo, com ruas transversais. Até os finais do século XVIII, pode-se afirmar que esta planta foi a base para toda a iconografia produzida sobre a cidade, acrescida de informações referentes ao adensamento de certas áreas.

Pouco tempo depois, em 1717, La Gentil de la Barbinais, viajante sobre o qual pouco se sabe, fornece informações sobre a vida da cidade, observando que "[...] grande era o comércio e enorme o trânsito de mercadorias pela Bahia de Todos os Santos". Na Cidade Baixa,

> [...] onde nada havia de belo nem de curioso, reinava enorme animação pelas ruas e mesmo confusão, que tornavam a permanência alli incommoda e aborrecida[...]. No Arsenal e estaleiros reais grande afa zama [sic] se notava. O rei fazia construir navios em número avultado em todos os seus portos brasileiros, mas sobretudo do Rio e Bahia. Saiam muito mais baratos do que na Europa, sobretudo por causa das madeiras (UFBA, 1998, p.106-8).

Neste mesmo ano, as fortes chuvas de março provocaram grande pavor na população local, com desmoronamentos na Conceição da Praia e Preguiça, situação que deu origem à Procissão de São José, que ocorre até os dias atuais, como relata Silva Campos:

> Ao amanhecer do dia 19 de março, consagrado pela Igreja Católica a São José, violentíssima tempestade, irrompendode todos os quadrantes, desencadeou-se sobre a Bahia. Aterradores e ininterruptos relâmpagos, seguidos de horrísonos trovões, abalando temerosamente os edifícios, davam á população, reduzida ao último grau de pavor, a Idea de se estar acabando o mundo: mais quando, paralelamente, soprava desabalada ventania, e caía copiosíssimo aguaceiro, integrando-se tudo isso num conjunto espantoso, e ocasionando sensíveis desastres, como fossem desmoronamentos de casas á Preguiça e na Conceição da Praia, sem contar os danos que as repetidas faíscas electricas determinaram.
> [...] Na Cidade Baixa, mais temeroso afigurava-se o cataclisma, pois o mar , debatendo-se numa fúria nunca vista, parecia querer arrasar, pêlo que os moradores angustiados correram sob o dilúvio das precipitações pluviaes, refugiando-se na Igreja do Corpo Santo, onde tiraram do seu altar a Imagem de São José, e a levaram em procissão rogativa pela Cidade Alta, ao som de ladainhas e benditos. Logo amainando o aguaceiro, foram rareando os trovões e esmaecendo os relâmpagos. Subiram o Taboão já sob ligeiro chovisco, o qual engrossou subitamente á entrada do Terreiro. Recolheu-se então o préstito á Sé, onde o arcebispo D. Sebastião da Vide, assistido do reverendíssimo cabido, rogava a deus a cessação do temporal, indo o prelado receber a imagem á porta do templo. Afinal dissipou-se a borrasca, e continuou o devoto cortejo seu giro, descendo a ladeira

> da Conceição da Praia. Desde esse dia ficou instituída a procissão de São José, a princípio denominada *Voto de graça*.(Apud. MUNÕZ, p.161)

Levantando dados trazidos por inúmeros autores, Muñoz (2009, p.163) identifica que, em 19 de março de 1721- nova tempestade apavora a cidade, e, no dia seguinte, novos desmoronamentos de casas ocorrem na Ladeira da Preguiça e outros, na Conceição da Praia, "[...]por estar, já havia alguns annos, com uma brecha a muralha, que sustentava a plataforma do Castello de Santa Luzia á cavalleiro dessa parte da cidade, sem, entretanto, haver perdas de vidas"

O crescimento e a pujança econômica da cidade são registrados na década seguinte, pelo historiador baiano Sebastião da Rocha Pita em sua *História da América Portuguesa*. O Bairro da Praia era assim percebido:

> [...] Para o ocaso da marinha, que, apelidando-se bairro da Praia, se divide em duas paróquias, a de Nossa Senhora da Conceição e a do Pilar, ambas povoadas de inumeráveis moradores e ornacas de grandes edifícios, que guarnecem de um e de outro lado a povoação, desde o lugar chamado Preguiça até o referido sítio, quartel dos soldados do remo, incluindo a primeira no seu distrito as igrejas do Corpo Santo e Santa Bárbara, as suntuosas casas da Alfânceça e da Ribeira, e as que foram da Junta. As dos particulares em ambas são magníficas e mui elevadas; umas se fabricam sobre o mar e outras encostadas aos penhascos da terra, abrindo-se neles por muitas partes, com grande artifício e despesa, repetidos trânsitos, para subir com mais brevidade a todas as da cidade [...](Ibid., p118).

De fato, o acelerado crescimento da cidade favorecera o desmembramento da freguesia da Conceição da Praia, em 1720, e a criação da freguesia do Pilar, por decisão de D. Sebastião Monteiro da Vide, cujos limites partiam do Guindaste dos Padres de Nossa Senhora do Carmo até Monserrate, área que só posteriormente viria a ser subdividida em outras freguesias[32].Quanto à igreja que funcionaria como matriz, ainda que seja citada no levantamento elaborado em 1714 por Freziér, tem sua data de construção sempre indicada pelos historiadores como posterior aos anos 20, após a criação da Irmandade, em 1718, aludindo, talvez, a uma primitiva capela que foi substituída pela atual. Foram seus fundadores os Padres Pascal Duram de Carvalho, João Heitor e Manoel Gomes, abrigando aí as Irmandades do SS^mo^.

---

[32] NASCIMENTO (1986, p.37-8)

Sacramento e Nossa Senhora do Pilar e a Irmandade de Nossa Senhora Mãe dos Pobres. Em 1756, uma autorização municipal permite o desmonte da encosta na qual a igreja se encontrava encravada para a construção do seu adro.[33]

A ocupação deste trecho ainda vai contar com outro edifício religioso. Nas proximidades da Igreja do Pilar, em 1733, João Antônio Milheiros e outros arrendaram à administração da Igreja de Santo Antônio trinta braças de terreno, situado à meia encosta, para edificar uma capela à Nossa Senhora do Rosário e SS. Trindade. Considerando a Irmandade que a capelinha construída era muito pequena, resolve em 1739, edificar uma nova igreja em terreno fronteiro ao mar, um pouco mais abaixo do sítio em que se encontrava a primeira, que sofrerá reformas e reconstrução no século seguinte[34].

O bairro descrito por Rocha Pita, por volta de 1724, expandira-se na estreita faixa de terra entre a colina e o mar, adensando-se principalmente no trecho compreendido entre a Preguiça e a atual Praça Conde dos Arcos, com edifícios de muitos pisos, onde se destacavam os prédios públicos. No trecho do Pilar, a ocupação rarefeita seguia o vetor linear, tendo como um polo de povoamento o Noviciado da Anunciada da Jequitaia. De propriedade dos Jesuítas, a sua construção tivera início em 1709 em terrenos que haviam sido doados, cinco anos antes, pelo bandeirante Domingos Afonso Sertão, desbravador do Piauí. O Noviciado, cujo acesso principal se dava pelo mar, estava a meio caminho da ligação com a distante Itapagipe, e induzirá o vetor norte da expansão urbana. Compreendendo colégio, capela e instalações para captação de água na encosta, que se desenvolvem em torno de um grande pátio, o conjunto monumental foi inaugurado em 1728 empregando elementos estilísticos então em voga nos grandes centros, tanto na arquitetura quanto na talha. Em 1759, a muralha que é erigida para proteger o edifício da ação do mar, permitiria a construção de um caminho que aos poucos, em função dos muitos aterros, se ligará ao trecho de ocupação mais consolidada[35].

---

[33] BAHIA, INVENTÁRIO... (?, CD-ROM)
[34] Ibid..
[35] Ibid.

Também dos primeiros anos dos Setecentos, em 1711, mas no trecho da inicial ocupação do bairro, é a construção da Capela do Corpo Santo, Santo Elmo ou de São Pedro Gonçalves, padroeiro dos pescadores e dos homens do mar de Portugal,

> [...] onde foi reverenciado, não um santo do hagiológico católico. mas um fenômeno da natureza santificado. O fogo de Santo Elmo – que é um incidente técnico de eletricidade estática – faz com que as pontas metálicas dos mastros e os metais evidentes, os metais visíveis nos conveses das caravelas, ficassem exibindo luminosidade de eletricidade estática nas suas pontas durante as tempestades. Fogo de Santo Elmo que se transformou em corpo santo. por isso capela de São José do Corpo Santo (TEIXEIRA, ?,p.06).

Fundada por um marujo espanhol, de mesmo nome da devoção, em virtude de uma promessa feita quando de uma tempestade em alto mar, esta igreja singela apresentava originalmente características próximas daquelas rurais, acolhendo a Irmandade de Nosso Senhor (ou Bom Jesus) das Necessidades e da Redenção. Esta funcionou entre os anos de 1736 e 1756 como matriz da freguesia, devido à reconstrução da Igreja da Conceição da Praia.

De fato, em 1736, as confrarias do SS. Sacramento e Imaculada Conceição decidem reconstruir a antiga igreja, cuja demolição é então autorizada, por ser pequena para sediar a matriz de um bairro tão próspero e populoso. O projeto, atribuído ao engenheiro militar Manoel Cardoso de Saldanha, é enviado a Portugal para ser executado em lioz, material que chega à cidade como lastro de navio, sendo inaugurada ainda inconclusa em 1765.

O número de obras civis em execução no Bairro da Praia, neste período, e as características da arquitetura local chamariam a atenção dos viajantes. Os edifícios de particulares, com vários andares e, geralmente, de uso misto, indicavam a prosperidade dos comerciantes da área, enquanto que os prédios públicos atestavam a presença da Coroa no controle das atividades do bairro. As primeiras décadas do século XVIII assistirão ainda a proliferação da construção e remodelações dos edifícios religiosos, um conjunto monumental de grande apuro construtivo e ornamental, fruto do trabalho das irmandades nas quais se organizavam os distintos grupos sociais da cidade.

Considerando sobre a presença destas na Cidade Baixa, Câmara atenta para o fato de que a maior parte das irmandades de cor estava sediada em igrejas e capelas da freguesia da Conceição da Praia, enquanto que as irmandades brancas parecem ter preferido a freguesia do Pilar[36]. A grande presença de comerciantes portugueses nas irmandades desta última, das quais participavam inclusive muitos moradores da vizinha freguesia de Santo Antônio, talvez possa explicar este fato, enquanto que, tradicionalmente, pela dinâmica das atividades econômicas, a freguesia da Conceição da Praia sempre registrou um número mais significativo de escravos em sua população. Há ainda que se considerar que, *grosso modo*, tomando os dados já trabalhados por vários historiadores, pode-se considerar que, nesta época, a freguesia da Conceição da Praia respondia por 20% da população total da cidade, enquanto no Pilar, de ocupação mais rarefeita, contabilizava-se 10% do total de almas[37].

Este contingente populacional crescia na medida da expansão das atividades econômicas, favorecendo o aparecimento de inúmeras categorias de comerciantes que se instalaram na área, não apenas ligados ao comércio de importação e exportação, mas também aqueles voltados ao abastecimento interno. Os aterros realizados eram rapidamente saturados, ao tempo em que os limites territoriais do bairro, em larga escala privatizados pelos interesses dos grandes negociantes, acumulavam uma série problemas de infraestrutura. Exemplifica isto o grande desabamento de terras na altura do Pilar, ocorrido em 1748, com grande corrimento de terras do alto de Santo Antônio Além do Carmo em virtude das chuvas, no qual foram demolidas todas as casas que lhe estavam à frente, vitimando todos os habitantes. O volume de terra foi tanto que, por esta ocasião, a Cidade Baixa ficou quase despovoada e o comércio paralisado devido ao receio de novos desabamentos[38]. Sobre este fato, relata o 4º Conde de Galvêas, em 1749:

> [...] por cauza d ehua chuva tam grossa, impetuoza, eviolenta, que arrancandogrande porsóes deterra, dos citiosEmminentes q ficão

---

[36] CÂMARA (1988, p. 174).
[37] Ibid., p. 165-6.
[38] BARROS (1922, p. 207).

> sobranceiros apraya, elevando atrás desy outro muito terreno, abateu varias moradas decazas em que ficarão sepultados muitos dos seus habitantes: O Hospicio deNossa Senhora doPillar dos P[es] Carmelitanos foi tanta aterra quedeceu, que lheentrou pela Portaria, epelas janellas do mesmo hospício, que está quazi incomunicavel, oq também se experimentou pela mesma cauza em alguas ruas desta Cidade, deyxando com grande embaraço povo dellas(Apud. MUNÕZ, p. 165).

Este interessantíssimo documento mostra ainda a insegurança da população, após o ocorrido, em relação às obras de sustentação do adro da antiga Sé, serviço de grande extensão, em função da infiltração das águas das chuvas, revelando ainda o temor de muitas famílias e dos negociantes em permanecer na área.

> [...] Hum accidente tampouco esperado temposto em tal consternação aos habitantes destacidade principalmente aos homes denegocio daPraya, q he aparte mais habitada, q huns semudarão logo das cazas em q vivião, e os outros com este exemplo procurão fazer o mesmo, eotiverão executado, seachassem caza para onde levassem as suas fazendas efamilias; tal he despanto em que tem posto aestes homés os[...]antecedentes , mas ainda he excessivamente mayor, oq tem concebido naconsideração deque a grande muralha, deque tenho fallado padeça algúa ruina, enam seenganão, seaassim acontecesso , deq DEUS nos livre. porque não sô sepultaria todo obayrro da praya, que he aporção mais rica desta Capital, eaondegira, ecircula todo otrafico, e o Comercio mercantil. pela vizinhança em quose acham domar aonde embarcam. e recebem as suas fazendas comamesma comodidade. que nestas circunstancias seexperimenta em toda aparte.
>
> Porem ainda seestenderião as conseqüências desta desgraça aultima efatal ruína, de que movendose, ou tendo algu' aballo oterreno, que descança sobre a muralha, heoquebastaria para que levando comsigo todo omais[...], pelo que serve de fundamento ao frontespicio da Sé. e a gallaria da mizericordia: finnalmente este negocio, sobre ser daultima importancia searca em termos deque sô a real e generoza Clemencia de V . Mag.[e], He aquepode remediallo. ordenando seacabe logo esta obra por conta de Sua real fazenda: porque não sendo assim, He muitopara temer, que omais tarde. ou mais cedo soceda a desgraça q tenho ponderado. (Ibid.. p. 166).

De fato, a questão da muralha do adro da Sé se constituía num problema de infraestrutura que se prolongou durante anos por falta de recursos. e atingiu diretamente o desenvolvimento da Cidade Baixa. A cuidadosa avaliação da documentação sobre o assunto, realizada por Muñoz, aponta os problemas de ordem administrativa, financeira e técnica na busca de uma solução para a estabilidade da encosta. Em 1748, o Vice-Rei, Conde de Galvêas, solicitara ao Rei recursos orçamentários para a continuidade das obras já iniciadas, que deveriam subir ainda uns palmos. Em carta de 24 de outubro de 1749, o rei Dom João ordenava a continuação da obra da muralha, em virtude do

arcebispo já ter informado se achar sem meios para concluí-la e afirmava que esta obra deveria ser feita rapidamente

> [...] não só pella precizão ella, mas por se evitar aconsternação em q' seachavão os homens deneg.º dapraya, naconcideração deq' podendosse aruinar com as agoas da chuva agrande muralha q sevay continuando p.ª sustentar oadro q' fica sombranceiro aquele bairro lhes pode fazer um grande damno(Ibid., p.169).

Mas, os problemas prosseguiam. Em 1751, a muralha rachou em três partes e teve que ser demolida, em razão da pouca segurança que oferecia e à custa de quem a arrematara,

> [...]pelo perigo que ameaçavão a sua ruína aos moradores do bairro da Ribeyra tam importante eacomodado ao comercio; ponderando, que esta obra hepreciso fazerse logo por ser ordenado em utilidade dobem publico, formozura da Cidade, e conservação de um dos seos principaes bairros (...)".[As recomendações para esta obra diziam que se deveria fazer] "porhú dos quatro projectos, que aponta o sargento mor enginheiro desta praça da Bahia com o vosso parecer, edo Arcebispo aescolha daquelle que tiveres por mais conveniente, aomodado ao terreno para que se porá esta obra em lanços pelo provedor mor da fazenda[...](Ibid., p. 169)

Em 1752, uma Carta para o Conde de Atouguia, vice-rei, mostra que a obra deveria ser realizada com urgência e já fora arrematada, mas, apenas dois anos depois,é autorizado o novo paredão de sustentação do adro da Sé "[...]pela planta vinda de Lisboa, organisada pelo engenheiro Matheus Vicente de Oliveira". Entretanto, os danos provocados ao edifício pela movimentação do solo parecem ter sido muito graves, pois em 1757, o Conde dos Arcos comunica ao ministro do Ultramar ter mandado demolir uma das torres da Sé, após vistoria realizada por solicitação do Cabido. Deveriam ser retirados os sinos, o relógio e demolida a torre até a cimalha, pois sua queda provocaria a destruição da igreja, da Misericórdia e de muitos outros edifícios próximos, providência que já fora indicada em vistoria no ano de 1750[39].

O estado de arruinamento da Sé, em 1761, faz com que o Cabido, em carta ao Rei, solicitasse recursos para seus reparos ou que se transferisse a Catedral para a Igreja do Colégio que fora dos Jesuítas. Vistoria realizada pelo

---

[39] Na impossibilidade de se utilizarem os sinos grandes e relógio na outra torre, por questões estruturais, estes ficaram guardados em caixas de madeira e a pedra retirada seria utilizada no "largo daponte do Gravatá", onde se construía a Igreja de Nossa Senhora de Guadalupe (MUÑOZ, 2009,p. 171).

Tenente Coronel Manoel Cardozo de Saldanha e pelo Capitão de Engenheiros da Aula de Fortificação da Bahia, José Antonio Caldas, alertava para a ameaça de ruína do frontispício do templo, assim como do adro,

> [...] que sesustenta emhum alto, elargo paredão, que se acha arruinado porvarias partes" [...] obras muito precisas [...]"não só pela indecência dehuma Metropoli de Estado do Brasil, enão haver sinos que avisem das funções dalgreja mas principalm^e peloperigo queserá fácil succeder anão selhe acudir proptamente[...](Apud MUÑOZ.p. 174).

O arruinamento do templo seria ainda registrado em inúmeros documentos, até o final daquele século, degradação ligada à falta de recursos para seus reparos e ornamentação. As discussões relativas à sustentação da montanha, ameaça constante ao Bairro da Praia desde a sua fundação, assumirão um papel de relevância durante os anos seguintes, na definição dos elementos prioritários à modernização da cidade.

Em meados do século XVIII, com cerca de duzentos anos de existência, a cidade do Salvador alcançara significativo desenvolvimento populacional e urbano. O Bairro da Praia, a Cidade Baixa, do inicial atracadouro de embarcações tornara-se o ponto vital da maior cidade do império ultramarino português. As questões defensivas do território aos poucos passam a ser secundárias na discussão sobre a organização do espaço urbano, em função de um novo contexto político e econômico e das novas demandas sociais. Estas adequações do espaço à dinâmica das atividades mercantis. com a redefinição das estratégias de ocupação do solo para a expansão urbana, já começavam a se insinuar na primeira metade dos Setecentos, mas será a partir de então, com uma gama de novos condicionantes, que se construirá um projeto de modernização urbana.

4. CAPÍTULO II

O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DO BAIRRO DA PRAIA

4.1. OS ECOS DA ILUSTRAÇÃO

> A cidade se estende pela parte do Poente na marinha desde a Preguiça até aGiquitaya emhoá rua continuada de soberbaCazas com mais de oito mil pés de comprido: Esta se comunica para o alto da montanha buscando a campanha para a parte do Nascente por dez ladeiras, em cujo sítio esta eminente adilatada Cidade com capacísimas ruas, grandes edifícios, Templos eCazas publicas (UFBA,1998, p.142-3)

A descrição que faz o importantíssimo trabalho de José Antônio Caldas – engenheiro, arquiteto, acadêmico, medidor de obras da cidade e provecto lente da Aula Militar -, em meados do século XVIII, intitulado *"Notícia Geral desta Capitania da Bahia"*, dá-nos conta, dentre outros aspectos, da forma e funcionamento da Cidade Baixa, em Salvador. Praça comercial cada vez mais importante em função da dinâmica do seu porto e apesar da instabilidade econômica do período, é uma cidade às vésperas de perder o seu posto de centro administrativo da Colônia para o Rio de Janeiro, abrigando uma população que crescia em ritmo constante e acelerado[1] e se distribuía de forma desigual em nove freguesias. Estima-se que a cidade possuía, então. cerca de 40.000 habitantes, concentrando-se a maior densidade populacional nas freguesias da Conceição da Praia e Pilar, exígua porção do território que abrigava 32,21% das almas da zona urbana[2] em edifícios de uso misto, destinados à moradia e ao comércio. Para além da população fixa, a considerável população flutuante que diariamente se dirigia à zona comercial e as precárias condições do espaço físico, contribuíam para o caótico quadro que apresentava a Cidade Baixa.

---

[1] Kátia Mattoso informa-nos das dificuldades no estudo da estrutura demográfica e da evolução da população baiana em função da imprecisão das fontes até o século XIX. Utilizando-se cautelosamente dos dados fornecidos pelos recenseamentos realizados até então. compara-os com as avaliações de viajantes e cronistas que descrevem a cidade e a sua população, chegando a uma estimativa que é utilizada, segundo a autora *"[...] com prudência e admitindo grande imprecisão"*. Cf. MATTOSO (1992, p. 82-126).

[2] UFBA (1998, p. 148).

Entretanto, a rápida expansão demográfica e das atividades econômicas em Salvador não serão acompanhadas por um mesmo ritmo de intervenções, capazes de garantir a infraestrutura necessária ao seu bom funcionamento. De modo geral, na cidade predominavam as ações da iniciativa privada, sem que o poder público, mais especificamente a Câmara Municipal, conseguisse fazer valer o cumprimento das posturas municipais relativas à sua satisfatória organização. Problemas de salubridade, abastecimento e insegurança são herdados dos séculos anteriores e assumem proporções caóticas no trecho da cidade de maior adensamento populacional e dinâmica econômica, a Cidade Baixa, fazendo com que, desde meados do século XVIII, as medidas de ordenamento do espaço urbano assumam paulatinamente uma maior importância para o poder público. Ocorre que o êxito do comércio de importação e exportação fizera multiplicar o número de trapiches, alambiques, lojas e manufaturas, construídos pelos grandes proprietários de armazéns e pelas ordens religiosas que expandiam a área útil do território, através de sucessivos aterros na zona portuária, principalmente no sentido norte, garantindo a posse dos terrenos de marinha. Tais terrenos, assim como o direito de neles se construir, eram frequentemente concedidos a terceiros por aforamento[3] o que, muitas vezes, promovia um conflito de interesses no controle da ocupação da área.

A ação do poder público também se faz notar, ainda que em menor escala, principalmente nos aterros realizados no sentido sul que são promovidos pelo Governo da Capitania, para a instalação de linhas de cais. da Alfândega, do Arsenal da Marinha e de elementos do sistema defensivo da cidade. Em meados do século XVIII, o poder público atua na maioria das vezes como agente regulador dos empreendimentos locais, determinando a largura das ruas e os alinhamentos dos edifícios[4], papel que gradativamente será fortalecido e ampliado, principalmente depois da transferência da capital para o Rio de Janeiro, em 1763.

---

[3] Ver, por exemplo, o Termo de Vistoria e Alinhamento, de 21/05/1763, onde o Senado da Câmara realiza vistoria "[...] de onze braças de cais novo que é da Santa Casa da Misericórdia e chamava-se cais dos Jesuítas, aforados a Domingos Antônio da Cruz pelo arruador Manuel de Oliveira Mendes, para fazer sobrados". (MAROCCI, 1997, p.198).

[4] Ibid.

São tempos de mudanças. Os condicionantes econômicos, sociais e políticos deste momento, que apresentarão particularidades nos diversos pontos da Colônia, interferirão na adoção de uma nova orientação urbanística para as intervenções físicas realizadas nas cidades, estabelecendo um gradual contraponto com o modelo colonial. Um *processo civilizatório*, que tem na modernização urbana um dos seus aspectos mais relevantes, instala-se a partir de então nas principais cidades brasileiras.

4.1.1. O modelo e o módulo[5]: da reconstrução de Lisboa às transformações urbanas em Salvador.

A reconstrução de Lisboa após o terremoto de 1755 influenciará a ação de vários governantes das colônias ultramarinas, conhecedores do que se passava na Metrópole, e sintetiza elementos de uma nova mentalidade sobre a cidade, que valem a pena investigar a fim de compreender as interferências no quadro local. Sob o comando do Marquês de Pombal, um "déspota esclarecido", a construção da nova Lisboa foi o cenário no qual um fato político foi traduzido em um fato urbanístico: trata-se antes da instalação de um processo de modernização política, econômica e social, mas também estética, um plano ligado a uma lógica iluminista que, apesar de assumido e financiado pela burguesia comercial, encontrará entraves a sua plena realização na permanência de práticas e valores da sociedade lisboeta.

No âmbito do pensamento sobre a cidade, tais contradições podem ser percebidas nas diversas propostas elaboradas para a reconstrução de Lisboa[6], sob as diretrizes estabelecidas pelo Mestre de Campo-General e Engenheiro-mor do Reino Manuel da Maia. Do abandono do primitivo sítio ao redesenho total do antigo território, as propostas evidenciam a adoção de princípios de gestão da cidade nas quais contam tanto os novos critérios de interesse

---

[5] Ao modelo da "cidade ideal" aplicamos a definição do Argan que afirma: "[...] a cidade ideal, mais do que um *modelo* propriamente dito, é um *módulo* para o qual é sempre possível encontrar múltiplos ou submúltiplos que modifiquem a sua medida, mas não alterem a sua substância [...]". (ARGAN, 1992, p.74).
[6] A este respeito, Cf. FRANÇA (1987).

público, quanto os novos sentidos da espacialidade. Para José-Augusto França, o mais significativo exemplo de cidade do Iluminismo não se traduziu

> [...] à escala dos particulares, o desenvolvimento de uma classe (como no Paris de Colbert, coberto de palácios burgueses), mas uma reforma que se queria sistemática e profunda, e fê-lo à escala colectiva. (FRANÇA, 1987, p.306).

A regularidade e dimensionamento do traçado da malha viária, a uniformidade do conjunto arquitetônico, o papel de destaque das praças na cena urbana, a instalação de equipamentos de infraestrutura e a adoção de uma nova estética classicizante são itens de um programa que tem o Estado como agente promotor, regulador e executor de um projeto burguês de cidade, claramente hierarquizado e segregacionista. Contudo, Renata Marx Delson ressalta que

> [...] embora a maior parte dos observadores europeus os ignorassem, os **conceitos de desenho** utilizados na reforma urbana da metrópole eram exatamente os mesmos que vinham sendo postos em prática no Brasil havia já meio século. [...] O projeto da 'Baixa' pode ter sido realmente, como França escreveu 'um pensamento urbano ímpar na Europa setecentista'; porém os **conceitos** (grifos nossos) revelados na construção da capital do reino no final dos anos 1750 haviam sido aperfeiçoados pelos administradores e engenheiros portugueses no Brasil no decurso de décadas que antecederam o sismo (DELSON, 1997, p.64).[7]

Na primeira metade do século XVIII, baseando-se na documentação sobre a fundação de várias comunidades no Brasil, a autora identifica em muitos pontos do território, de norte a sul, a aplicação dos parâmetros de uma organização espacial que pretendia projetar uma imagem de solidez e autoridade em regiões que, de uma maneira geral, permaneciam fora da supervisão real. As vilas de Mocha (posteriormente, chamada de Oeiras), Aquiraz, Icó e Aracati, no Nordeste, Vila Boa de Goiás ou Cuiabá, no Centro-Oeste, Bragança e São José de Macapá, na Amazônia, ou Rio Grande, no Sul, são exemplos desta experimentação.

> As novas vilas não tinham apenas um significado simbólico: em conjunto, elas deveriam ser encaradas como prova tangível do controle crescente da Coroa sobre a hinterlândia. Nenhuma dessas comunidades era singular; cada uma delas era uma parte de uma

---

[7] Além disso, utilizando-se de outros autores, Marocci (2011, p. 248) informa que desde o incêndio de Londres, em 1666, o Parlamento inglês adotara medidas técnicas e legais similares àquelas tomadas pelo Senado da Câmara de Lisboa sobre as novas construções. E ainda que "[...] Pombal conheceu a urbanização do West-End, ocorrida na década de 1740 e que teve como parâmetros a busca de um modelo arquitetônico uniforme aliado à funcionalidade e racionalidade".

sucessão lógica no desenvolvimento progressivo de um código de construção de vilas padronizado (DELSON, 1997, p. 38).

Pombal aprimora o processo e difunde o conceito de que a boa ordem urbana é uma marca do comportamento europeu e, portanto, "moderno" e "civilizado". Ainda segundo Delson, tais experiências demonstraram claramente que o governo real havia compreendido com que eficácia o planejamento de vilas e cidades poderia servir a fins administrativos práticos, e ao mesmo tempo, esteticamente agradáveis, um instrumento de política estatal. Este ponto de vista é compartilhado por Marieta Pinheiro Carvalho que salienta ainda que

> Nas vilas e cidades coloniais, por sua vez, as transformações citadinas se inseriram numa perspectiva mais ampla: além de objetivarem a promoção de um bem-estar aos súditos, eram parte de uma política colonizadora de afirmação da soberania real sobre a região colonial, dentro da qual a cidade -enquanto um espaço marcado pela sua função política- possuía uma relevância fundamental (CARVALHO, 2008, p. 53).

Deste modo, os ecos da reforma e do estilo que ficou conhecido como pombalino, em diversas escalas, se fizeram sentir em outras cidades do reino português e naquelas de ultramar, constituindo-se num campo temático cuja investigação ainda está limitada a alguns poucos trabalhos acadêmicos.

No caso brasileiro, o Período Pombalino empreende ações prioritariamente voltadas a fixar suas fronteiras e manter a unidade do território, através de uma intervenção direta do poder real. A reorganização territorial, concomitante àquela administrativa, redefine as capitanias do Grão-Pará e Maranhão, cria a capitania de São José do Rio Negro (Amazonas) e implanta novas fortalezas, medidas que exigiam uma base técnica mais qualificada, realizando-se para tal levantamentos cartográficos, formação de comissões de limites, recenseamentos e recriação das Aulas de Engenharia[8]. A expulsão dos jesuítas impulsiona o programa colonizador com a criação de novos núcleos e vilas idealizados de forma ordenada e racional, em conformidade com um modelo estabelecido já no início dos Setecentos: praças regulares e bem traçadas, ruas retas e fachadas uniformes, ideias desenvolvidas e aprimoradas

[8] Cf. FLEXOR (2001). Entretanto, ao considerar o grande número de vilas criadas na Bahia no século XVIII, a autora ressalta que "[...] a maioria dos planos das vilas conhecidos são de autoria de Ouvidores que, entretanto, seguiam o traçado octogonal [ortogonal?] do período, sinônimo de organização e ordem". (Ibid.,p.579).

anterior e simultaneamente à reconstrução de Lisboa. Este modelo de vila é apreciado não só pelo resultado formal que criava, mas também porque ele

> [...] simbolizava um nível de "europeização" e sofisticação ao qual Pombal achava que o interior do Brasil devia aspirar. Sob a direção do marquês, a Colônia foi impregnada de aplicações tanto teóricas como práticas, da filosofia municipal 'iluminada' do século XVIII (DELSON, 1997, p.65).

No caso de Salvador, em meados do século XVIII, uma série de transformações no espaço físico atrela-se a estas orientações urbanísticas, sem que as encontremos, até então, explicitamente vinculadas a um discurso teórico. As correlações com o "ideário da cidade ilustrada" podem ser identificadas, principalmente, na atuação dos técnicos egressos e/ou orientadores das Aulas Militares e nas posturas administrativas dos governantes mais "esclarecidos", que, no espaço construído, privilegiam as intervenções no alargamento e retificação de ruas e na uniformidade do conjunto arquitetônico. Em recente trabalho, Gina Marocci, ao estabelecer um estudo comparativo entre as cidades de Lisboa, Porto e Salvador, com o intuito de investigar a influência do pensamento iluminista na urbanística portuguesa, também não identifica esta vinculação, afirmando:

> [...] torna-se complicado falar em uma equipe de trabalho [...]. Entretanto, cabe lembrar que Caldas esteve em Lisboa entre 1756 e 1757 e teve contato com profissionais da Casa do Risco na efervescência dos estudos para a escolha do que poderia ser feito na cidade destruída (MAROCCI, 2011, p.456)[9].

É um período de significativas modificações no território da Cidade Baixa que se expande através de sucessivos aterros, em perfeita simbiose com o porto que sempre exigiu maiores áreas para atracação de embarcações, para movimentação e armazenamento de mercadorias e para a implantação de estabelecimentos comerciais dos mais variados em função das demandas do

---

[9]Diz ainda a autora:

> No Brasil, não se poderia falar de uma organização similar à Casa do Risco de Lisboa ou à Junta das Obras Públicas antes da vinda de D. João VI. Mas pode-se especular sobre a existência de um corpo de engenheiros militares, à frente das principais disciplinas técnicas, atuando nos canteiros de obras onde seus mestres trabalharam e que, posteriormente, os substituíram, à frente da formação de novos profissionais. Dessa maneira, pode-se pensar em uma linha definidora do perfil desses profissionais com o intuito de se construir as principais características desse corpo intelectual atuante na Bahia (p. 456-7).

mercado local. Das águas da baía começa a nascer um bairro que, impossibilitado de se expandir naturalmente, possa servir de suporte ao desenvolvimento das atividades econômicas e das práticas sociais daí decorrentes.

Medidas referentes ao bom aspecto dos edifícios são também adotadas neste período: por volta de 1760, a pedido dos oficiais da Câmara, o Governador autoriza a retirada dos poiais que, de forma indiscriminada, eram construídos na cidade[10]. O Marquês de Lavradio manda arrancar as urupemas e rótulas que revestiam as fachadas das *"casas agaioladas de quatro e cinco andares"*, como dissera Vilhena, informando ainda que, até o início do século XIX, havia uma grande dificuldade na observância de determinadas posturas por parte dos moradores, fazendo com que todos os governadores enviem repetidas vezes portarias ao Senado para que

> [...] toda propriedade que de novo se levantar, ou se reformar, não possa ter o prospecto que não seja **moderno** (grifo nosso), sem que jamais se consintam as longas sacadas, mas sim janelas de púlpito com suas bacias de pedra, ou madeira, ou ainda sem elas [...] (VILHENA, 1969, p.92).

Já é possível identificar neste período uma preocupação com a uniformidade do conjunto edificado, através da regulamentação de gabaritos de altura, tipo e dimensões das aberturas nas fachadas, medidas que, se observadas, imprimiriam um caráter monumental à cidade. Em 1769, a Câmara oficializa em Ata as determinações do Marquês de Lavradio, que definia a padronização das proporções das fachadas:

> [...] do plano da rua até o envigamento do primeiro sobrado a altura deverá ser de 15 palmos e meio, para a cornija 2 palmos e meio. No caso de haver segundo andar, o sobrado deverá ter altura proporcional, conforme delinear o mestre de obras do Conselho. Não se farão sacadas no primeiro andar, e sim janelas divididas, estas não servirão para fora mais de um palmo, quando muito um palmo e meio; terão grades de ferro ou de madeira pintadas, ou gelosias, não devendo ultrapassar 4 palmos de altura e sem postigos. As janelas do segundo andar serão de parapeito não devendo ultrapassar 4 palmos. As portas deverão ter 5 palmos e meio e 10 palmos de ombreira o pé direito, serão com ou sem volta, segundo o gosto dos donos. Poderão ter parapeito que não deverá ultrapassar 4 palmos e as vergas deverão seguir o mesmo alinhamento das portas. Nas ladeiras, quando o terreno declinar, 5 palmos, a fachada deverá ser feita em forma de redentes, essa formalidade deverá ser observada quando se reedificar qualquer propriedade. Se alguma sacada antiga

---

[10] VILHENA (1969, p.92).

> necessitar de reparo considerável, este deverá ser feito na forma determinada, e não na que apresentava antes. O plano da rua até o vigamento do primeiro sobrado terá 15 palmos, e deste até o cornijamento 15 palmos e meio e 2 palmos para a cornija. (MAROCCI, 2011, p. 416-7).

Neste processo de modernização, o Governo de D. Rodrigo de Menezes (1784-1788) merece destaque pelas inúmeras medidas que adota no trato do espaço público, atribuindo-se a sua gestão a elaboração, sob responsabilidade do Engenheiro e Professor da Aula, Manuel Rodrigues Teixeira, do *Plano para a Cidade do Salvador*, posto em execução com a colaboração da Câmara[11]. São pavimentadas e alargadas as principais vias da cidade, estabelecendo-se um maior rigor no cumprimento dos alinhamentos dos edifícios e das posturas municipais, mediante o recuo de muros e jardins e da retirada das rótulas para maior aeração de ruas e prédios[12]. Atas da Câmara revelam-nos a relevância do *Plano para Reedificação da Cidade* (como também é citado) como instrumento obrigatório de orientação urbanística, assim como as dificuldades para sua aplicação, seja pelas maneiras com que a população procura burlar a legislação em virtude de seus interesses particulares, seja pela anuência do poder público, às vezes corrompido para aprovar obras clandestinas. Na Cidade Baixa, o Governador D. Rodrigo José de Menezes manda reformar sua principal rua, que não dispunha de alinhamento e largura suficientes, ordenando a demolição de passadiços que a atravessam e dos ângulos salientes dos prédios, mediante indenizações. Além disso, manda construir o Celeiro Público, para facilitar à população a aquisição de gêneros por preço conveniente, combatendo o monopólio existente; assim como projeta e dá início a uma nova ladeira entre a Praça do Palácio e as proximidades da atual Praça Conde dos Arcos, que sairia ao mar com um cais, nunca concluída[13].

A investigação do material iconográfico sobre Salvador na segunda metade dos Setecentos revela-nos o rápido crescimento da cidade. e, principalmente as transformações ocorridas no Bairro da Praia, cujo desenho será redefinido ao avançar para o mar. Uma análise comparativa do

---

[11] Atas da Câmara de 1792 fazem referências a portarias de D. Manuel da Cunha Menezes, que dirigiu a capitania entre 1774 e 1779, recomendando a observância do *Prospecto para Reedificação da Cidade*. Cf. MAROCCI (1997, p. 177).
[12] UFBA (1998, p.156).
[13] Ibidem.

Frontispício da Cidade do Salvador, executado por Caldas, em 1758 (Figura 16), da *Planta da Cidade do Salvador*, de 1785, de José Azevedo Galeão (Figura 17) e do *Frontispício da Cidade do Salvador*, de 1801, de Vilhena (Figura 18), permite-nos verificar as alterações aí efetuadas ao longo de meio século. Modificações mais significativas são identificadas no trecho compreendido entre a Igreja do Corpo Santo e a Ladeira do Taboão. cujos aterros e arruamentos modificam o sistema interno de circulação do bairro. a partir da construção de quarteirões em quadrícula, desenhados paralelos à linha de cais, cuja ocupação se dará gradativamente. A partir deste trecho. uma rua paralela à encosta aponta o sentido da expansão para a Jequitaia. na área que se adensava noutro novo cais, o Cais Dourado. A maior parte do trecho citado pertence à Companhia de Jesus que, na primeira metade do século XVIII, havia efetuado aterros e construções de sobrados à margem da encosta, onde possui também um guindaste[14]. Com a expulsão dos jesuítas. em 1760. a área passa ao patrimônio da Santa Casa da Misericórdia de Salvador. a mais rica irmandade da cidade, que continua os aterramentos e construções e. até o início do século XIX, responsabiliza-se por consolidar as áreas ainda inundáveis e pela implantação de novos edifícios. No trecho que ficou conhecido como Cais Novo ou da Misericórdia e na área adjacente. a Irmandade da Misericórdia promove a edificação de, pelo menos. nove quarteirões cujas ruas têm suas larguras determinadas pelo Senado e onde já se percebe certa uniformidade do conjunto construído[15]. A planta elaborada por Caldas, entretanto, indica a proposição de uma muralha margeando o cais. que então seria o ponto mais avançado deste trecho do litoral, conforme já havia sido proposto por João Coutinho no século anterior, o que denota mais uma vez, as preocupações com a defesa do porto. (FIGURA 19). Este trecho de aterro ao mar foi motivo de atrito entre os vereadores e o Engenheiro Caldas, em virtude dos alinhamentos propostos que comprometiam o funcionamento dos elementos defensivos da cidade.

Apesar da propriedade deste novo aterro, a Irmandade da Santa Casa da Misericórdia concedia a terceiros, por aforamento, o direito de construir,

---

[14] Onde hoje, provavelmente, se encontra o Plano Inclinado Gonçalves.
[15] A este respeito, ver o cuidadoso trabalho de CÂMARA (1988).

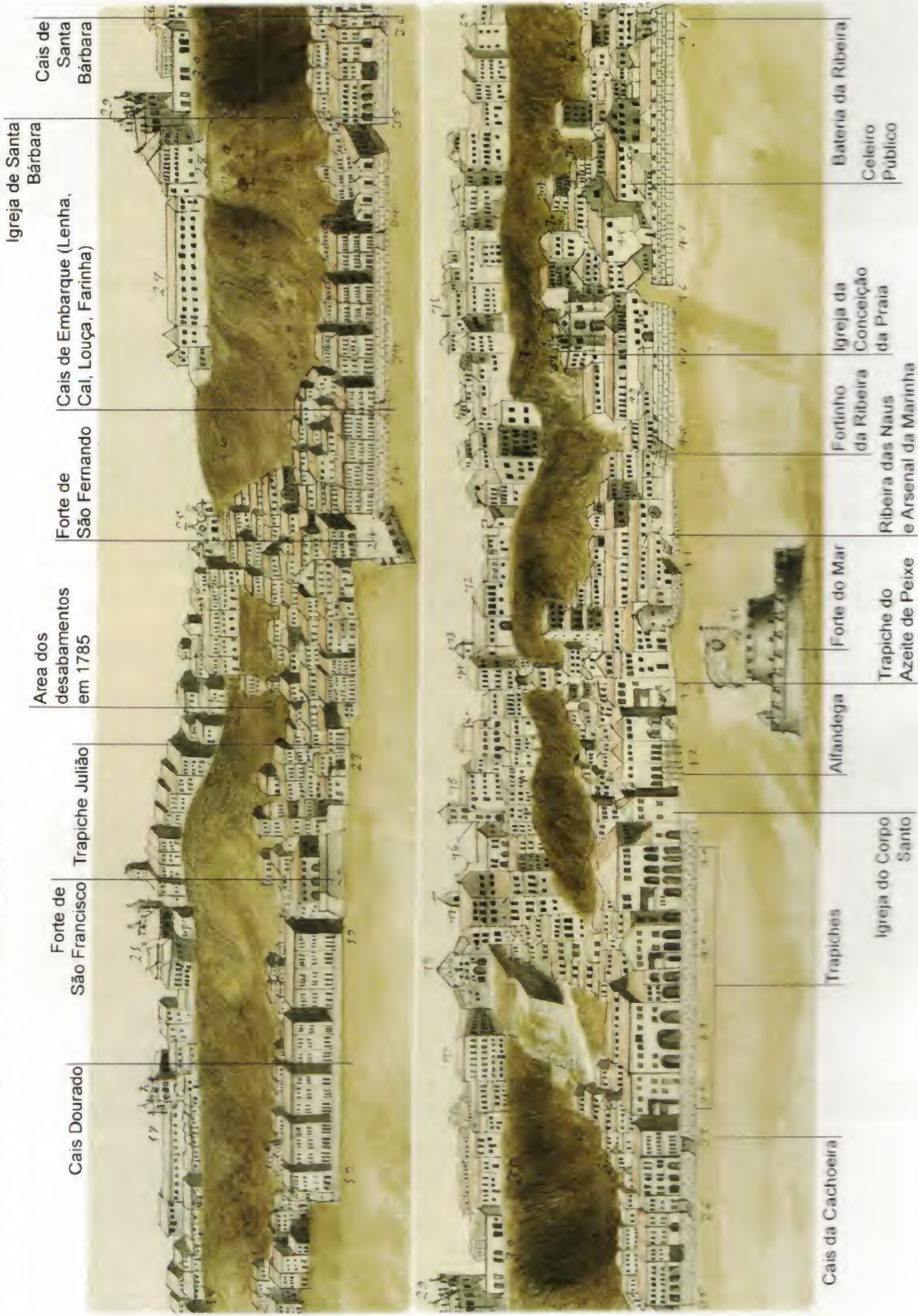
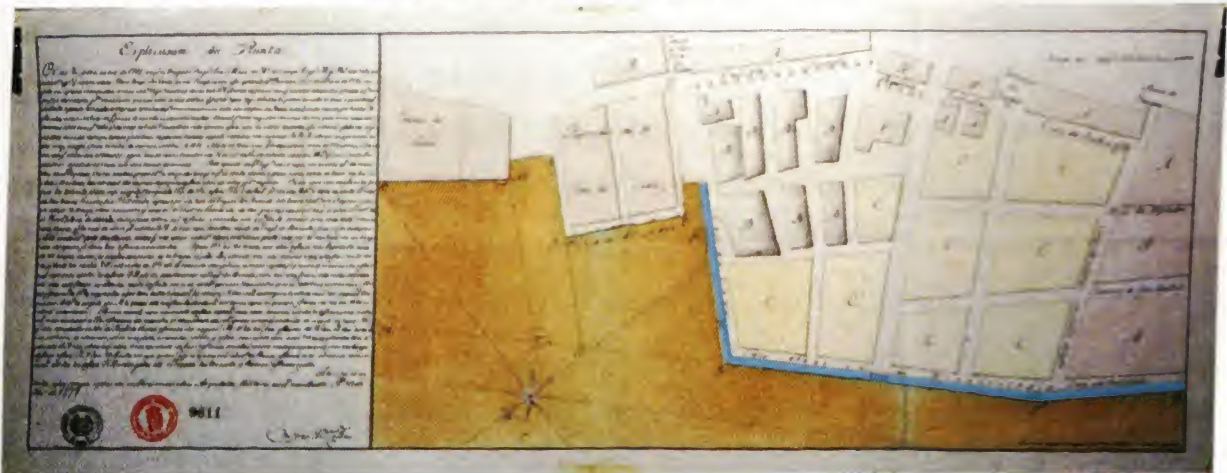
FIGURA 18 – Frontispício da Cidade do Salvador – 1801. Inserto no livro de Vilhena.Detalhes dos trechos correspondentes às freguesias da Conceição, da Praia e do Pilar.

Fonte: Guia Geográfico, disponível em http://www.cidade-salvador.com/seculo-19.htm.

FIGURA 19 – Levantamento parcial da Cidade Baixa. 1777. Autor: José Antônio Caldas.

Fonte: Reis Filho (2000b).

Em azul detalhe da muralha de proteção.

FIGURA 20 – Prospecto visto pela frente de hua porção da cidade da Bahia/no qual se mostrão os Edifícios compreendidos na pt. superior , e inferior da mesma Cid.e;as ruinaz/q se achão no proLongamento do seu Monte; e o projecto do novo paredão pa conter o impurrão das terras q ameasão queda sobre toda a extensão baixa.1786. Autor: Manoel Rodrigues Teixeira.

Fonte: Reis Filho (2000b).

Merece destaque na Cidade Baixa a uniformidade do conjunto construído, com dimensões de quadras e gabarito de altura similares, em consoante com o que se fazia na Europa durante os séculos XVII e XVIII.

conforme a documentação relativa às vistorias da Câmara, na qual também se identificam as determinações da municipalidade na fixação das larguras das novas ruas, ainda que estas não estivessem estabelecidas nas posturas. De modo geral, estas variavam de 24 a 26 palmos (5, 28 a 5,72 m), diferente, por exemplo, do que então era definido para a Baixa pombalina: 60 palmos para as ruas principais e 40 para as secundárias[16], guardando uma escala distinta da intervenção lisboeta, ainda que estejam presentes em seu desenho os princípios da regularidade e uniformidade.

As referências ao *aformoseamento* da cidade são buscadas na preocupação com a regularidade do conjunto urbano, mais especificamente das fachadas, nestas novas áreas. O Cais da Misericórdia e o Cais Dourado, segundo os frontispícios acima citados, são os melhores exemplos para verificar o padrão construtivo pretendido, ordenado em seu gabarito. proporções, envasaduras e materiais. A concomitância dos conceitos empregados na nova Lisboa e em Salvador pode ser percebida, como atenta Marocci, na presença de mansardas em edifícios da Cidade Baixa. como o fora na arquitetura pombalina (Figura 20 e 21). Estas características, ratificadas nas normas da municipalidade e nas orientações dos seus técnicos. perdurarão ainda no século XIX. Para Reis Filho, estes conjuntos arquitetônicos que se destacavam na paisagem, talvez sejam a primeira manifestação de ascensão social e de poder da burguesia comercial no espaço urbano. fortemente marcado pela presença dos grandes latifundiários.

> [...] trata-se de conjunto de edifícios destinados ao comércio e residência, obedecendo a um projeto comum, de tal sorte que se tomados isoladamente, apresentam-se com edifícios de importância relativa. Mas, no conjunto, adquirem uma monumentalidade (REIS FILHO, 1994, p.11)

A despeito das idealizações presentes nos projetos e na normativa. das características e dos contrastes da arquitetura então produzida e do conjunto daí resultante, registrado em inúmeros frontispícios, dá-nos notícia o advogado José da Silva Lisboa, em 1781, em carta enviada ao Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, Dr. Domingos Vandelli, cujas críticas revelam padrões estéticos de uma elite ilustrada.

---

[16] MAROCCI (2011, p. 404).

> [...] esta situação [sobre uma montanha de irregular altura] faz agradável a perspectiva da cidade, porque edifícios construídos desde a praia até o cummo da montanha representão a figura de um amphitheatro, que seria ainda mais brilhante se a regularidade da architectura aformoseasse mais o exterior das cazas. porém as sacadas e as gelozias e a desordem das alturas diminue infinitamente a formosura que devia rezultar da vantagem dessa posição. (CARTA..., 1914, p.496).

Segregação e salubridade, elementos característicos da cidade ilustrada, permeiam as medidas que visam disciplinar o uso dos espaços públicos, principalmente, no que diz respeito ao comércio de gêneros alimentícios. Neste período, já são frequentes as queixas pela inexistência na cidade de uma praça de mercado, como atesta Vilhena, e das condições higiênicas de lugares chamados de *quitandas,* destinados a este fim, estando na Praia uma das três, então, existentes. Em 1783, a Câmara passa a determinar os lugares dos vendedores no Cais Novo ou dos Padres; em 1795, transferem-se as vendeiras e regateiras do Cais de Santa Bárbara para a Praça do Cais Novo onde se estabeleceria, segundo Ata, "[...] a geral quitanda da Cidade Baixa. e não em diversas partes, como se via em prejuízo dos viandantes [...]"(MAROCCI. 1997. p.160). Da mesma forma, os ofícios de ourives, fundidores e mecânicos são locados em arruamentos específicos, a fim de manter o controle sobre estas atividades, nos moldes do que já ocorrera em Portugal e, juntamente com a concentração "natural" de certos profissionais em logradouros específicos, são responsáveis pela toponímia local que perdura até os dias atuais.

Se, por um lado, um zoneamento das atividades no bairro procurava disciplinar o uso do espaço urbano, por outro, as medidas adotadas pelos governantes para conter a ocupação desordenada da encosta ainda eram paliativas e pouco eficientes para garantir a integridade de edifícios e moradores da Cidade Baixa. Obras de contenção eram muitas vezes realizadas pelos proprietários dos imóveis situados nas zonas de maior risco. Em 1785, após novos deslizamentos, no Termo de Vistoria realizado na montanha atesta-se a urgência em realizar obras de contenção no trecho da cidade que vai da Sé ao Santo Antônio. Os técnicos

> [...] asentarão que a Montanha seachava toda aruynada, pois que despegando aterra comgrandes pedras, veyo sobre acalçada damesma ladeira da Mizericordia, elevando com sigo omuro que servia deamparo, fez dezaprumar asparedes da caza que lhe fica mais próxima, eomesmo já havia acontecido naoutra parte da

> mesma Montanha que fica fronteira ao trapixe grande, pertencente a Theodorio Gonçalves Silva, pois despegando aterra veyo deencontro aelle, earuinaria as grandes cazas que ficão pela parte da rua, senão tivesse o encontro do paredão que aquele senhorio mandou fazer fronteiro aellas, p. quefazendo aterra toda a força sobre elle olançou abaixo, eainda entrou bstante pelas portas da mesma caza, eque a vista disso He sem dúvida que adita Montanha ameaça mayor ruína senão for reparada, eprovidenciada com toa abrevidade por huma muralha que seestenda por todo o prolongamento dadita Montanha the onde Ella seachar segura por alguma roxa, porque so desta sorte He q. ficão os moradoresdaparte de Sima, ede baixo seguros[...]" (MUÑOZ, ,2009, p.177-8).

A muralha foi projetada em dois pontos da encosta, como se vê no *Prospecto visto pela frente de huma porção da Cid^{e} da Bahia*, de 1786, elaborado pelo ajudante de engenheiro Manoel Rodrigues Teixeira: um, próximo ao Taboão (acima do cais da Misericórdia) e outro, nas proximidades da Ladeira da Misericórdia, à meia encosta, entre a Sé e a Igreja de São Pedro dos Clérigos. A despeito das obras e da demolição do frontispício da Sé, em 1795, treze casas arruinaram-se sobre a praia, danificando outras tantas, diante do Forte de São Francisco. Manoel Teixeira, então engenheiro responsável, incumbido de avaliar o emprego dos entulhos daí resultantes, recomenda a sua utilização em obras de defesa e não no aterramento do porto, o que atesta, ainda no final dos Setecentos, a importância das questões defensivas no planejamento da cidade.

> [...] não convinha aMarinha, nem às propriedades nella construídas omencinado entulho, porquanto entulhado o Porto:não seaproximão bem aelle as mayores Embarcacoens, para com o socorro das Fortalezas: fazerem huma boa defeza, e muito menos para seconstruirem outras obras necessarias namesma Marinha sendo estes artigos, detanta conseqüência quanta teve o Brigadeiro João Massé, deosapontar noseu Plano, dado para aboa defeza della que seobservou escrupulozamente, te o anno que governou esta Cidade o Illustrissimo conde deAtouguia, sendo não menos erreparavel on que succede ás Propriedades mayores que setem edeficado pela [...]Marinha, pois perdido o fundo emque cortão com despeza edeficuldade o podem tornar aadquirir. (Ibid., p. 185).

Dois anos depois, no período de grandes chuvas e apesar das recomendações da Câmara para que os habitantes do local se mudassem, uma grande porção do alicerce da antiga Igreja de São Pedro dos Clérigos deslizou pela encosta com grande quantidade de terra, tirando a vida de várias pessoas que passavam pelo local, destruindo 15 casas edificadas na Ladeira da Misericórdia e matando 25 habitantes. Após o ocorrido, o Governador D. José Fernando de Portugal, além das providências para socorrer as vítimas,

adota medidas para a remoção dos moradores que ainda estivessem nas áreas de risco e ordena à Câmara que fosse feita uma vistoria com os engenheiros e mestres pedreiros e carpinteiros nas casas situadas na montanha, e que fossem demolidas todas aquelas que depois do exame devessem ser, "[...] não consentindo q' se re edificasse, quando a situação do terreno não permitisse" (Ibid., p. 187).

Como o fora nos séculos anteriores, percebe-se que é no trecho da falha compreendido entre a Preguiça, Conceição, Misericórdia, Sé e Pilar, trecho que corresponde também à zona mais adensada, que se concentram os problemas de estabilidade da encosta. Tal fato, além das causas já apontadas, era agravado pela prática da população em depositar o lixo na montanha e terrenos baldios, apesar das frequentes proibições da municipalidade. Em 1789, D. Rodrigo José de Menezes utilizaria inclusive o lixo da cidade, além das pedras dos lastros dos navios e areia, como entulho para o novo cais, construído pelo Senado.

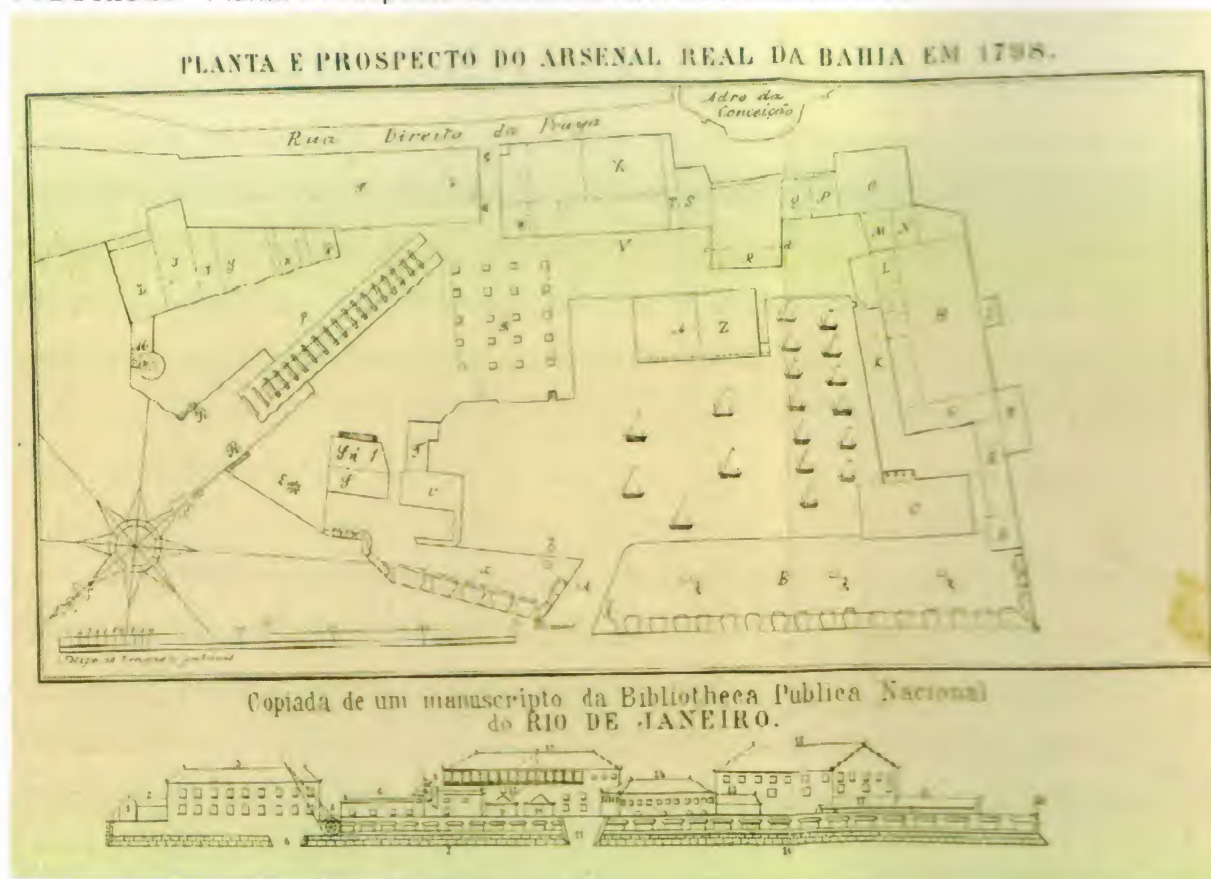
Como visto, a partir da metade do século XVIII, a intervenção do poder público passa a se ocupar mais diretamente das questões urbanísticas, principalmente, através da ação de governadores e vice-reis que ampliam suas intervenções em um âmbito predominantemente ocupado pela Câmara, assumindo muitas vezes, inclusive, posições contrárias. Contribui para isto a efetiva atuação dos engenheiros militares e dos egressos das Aulas da Bahia[17] na estruturação de um processo de modernização da cidade. No último quartel dos Setecentos, vários governadores introduzem na cidade uma série de melhorias na infraestrutura, com a criação de equipamentos urbanos (o curral,

---

[17]Com o intuito de solucionar parte dos problemas da construção civil e militar no Brasil, em virtude da carência de mão-de-obra qualificada, a Coroa cria, no final dos Setecentos, as Aulas Militares para a formação de profissionais que pudessem atuar em todo o território. Na Bahia, têm-se notícias de funcionarem desde 1696, mas, também foram criadas em outras cidades, no mesmo período: Rio de Janeiro (1698), São Luis (1699), Recife (1701) e, mais tarde, em Belém (1758). Com pequenos períodos de interrupção, funcionaram até o século XIX.
A criação das Aulas Militares permitiu a fixação de muitos profissionais qualificados na Colônia, onde, além das atividades docentes e militares, exerciam a função de arruadores e medidores oficiais das Câmaras, (re)definindo, muitas vezes, o desenho urbano das cidades. A formação dos partidistas, como eram chamados os alunos que se tornavam ajudantes dos lentes, seguia a orientação que provinha de Lisboa, em lições teóricas e práticas cujo conteúdo abrangia os "[...] conhecimentos de aritmética, trigonometria, fortificação, ataque e defesa das praças, modos de desenhar e artilharia" (MAROCCI, 2001, p.135).

FIGURA 21 – La baye de touts les Saints. Ancienne Capitale du Brésil Dessinée sur les lieux par Albert Dufourcq. 1782. Autor: Albert Dufourcq

Fonte: Reis Filho (2000b).

FIGURA 22 – Planta e Prospecto do Arsenal Real da Bahia em 1798.

Fonte: Câmara (1911, p.98)

o celeiro público e o Lazareto, por exemplo) e de vias de articulação, ainda que mantenham um cuidado com o estado de conservação das fortalezas.

Ocorre que as inúmeras transformações efetuadas na Cidade Baixa causam preocupações ao Governo em função do comprometimento do sistema defensivo[18], no qual fortes baluartes e baterias perdem suas funções sendo, quando possível, deslocados para a nova linha de aterro. Mesmo no trecho da inicial ocupação da área, onde o Arsenal de Guerra instalara e expandira suas dependências – oficinas, edículas para habitação e administração. bateria defensiva que guardava um dique para embarcações-, o espaço físico era exíguo para suas funções, já se estendendo desde o adro da Igreja da Conceição à Alfândega (ver Figura 22). Os projetos militares para a área são rapidamente superados pelas inúmeras invasões de particulares dos terrenos à beira-mar, em busca de novos atracadouros e áreas para armazenamento, indicando a necessidade de novos paradigmas de projetação da cidade, decorrentes de um novo contexto político, econômico e social.

É fato, contudo, que, no final do século XVIII, já se percebe uma mudança significativa na forma de planejar a cidade, na qual a ênfase dada ao sistema defensivo aos poucos se dilui dentro de uma nova lógica espacial, e onde as novas diretrizes urbanísticas, desenvolvidas tanto na Colônia, como na Metrópole, já exigem um maior aparelhamento técnico do poder público para elaborar e executar os planos de ordenamento da cidade.

4.2. O SÉCULO XIX

Nos primeiros anos do século XIX, as descrições realizadas por Vilhena oferecem-nos a imagem de uma cidade um tanto acanhada nas dimensões e no "gosto" de seus edifícios, *ordinários e de risco antigo*, à exceção de poucos mais modernos. No Bairro da Praia, que se estendia do sítio da Preguiça até a Jequitaia, através de uma rua tortuosa margeada de casas de três e quatro

[18] Segundo CÂMARA (1988, p. 134-5), este fato já acontecia na área desde o século XVII, quando desapareceu o primeiro forte do mar - o Forte da Laje, o baluarte de Santa Cruz e o Forte de São Felipe e São Tiago, como se pode perceber na comparação da iconografia da época.

andares, estavam os comerciantes ao correr da marinha, e um bom número de templos e fortalezas, ligando-se à parte alta através *de sete calçadas* que subiam pela colina[19]. O olhar do professor de grego, que morara na Bahia, atenta para os edifícios de maior porte aí existentes: o Hospício de São Felipe Néri, na Preguiça, o Trapiche do Azeite, o prédio da Alfândega, a Alfândega do Tabaco, um trapiche chamado de Grades de Ferro, e a Igreja do Corpo Santo, a partir da qual, para a parte do mar, começam "[...] becos medonhos e estreitos, imundos e escuros em extremo" [20], a despeito dos esforços dos governos das décadas anteriores em melhorar o local. Mais adiante do Forte de São Francisco, sempre no sentido norte, seguia uma rua de altas propriedades que chamavam de Cais Dourado e dois soberbos trapiches, o da viúva de Manuel Pereira de Andrade e o Barnabé, alargando-se então até o átrio da Igreja de N. Sra. do Pilar. Sinuosa e comprida, mas já adensada por casas e curtumes, chegava a rua a um largo com uma fonte, chamado de Água de Meninos, onde se fazia aguada para todas as embarcações. reais e mercantis. Daí, encontrava uma ladeira que levava à Cidade Alta. a da Água Brusca, cuja denominação decorria de um *lagoacho imundo*, viveiro de cobras e sapos. Seguindo pela marinha, estava a Igreja de São Francisco de Paula, o *insignificante Forte de Santo Alberto* e o antigo Noviciado dos jesuitas. onde terminava a Cidade Baixa, nos limites da vargem e alagadiços de Itapagipe[21].

Como visto, o bairro que existia em função da movimentação do porto, a cada dia mais intensa, não apresentava condições satisfatórias para o olhar estrangeiro, apesar das medidas de ordenamento do espaço público que começaram a ser adotadas nas décadas anteriores, insuficientes para garantir seu funcionamento. Em 1801, por exemplo, as exportações baianas atingem o valor de um milhão de libras esterlinas, enquanto o resto da Colônia conta dois milhões[22], atestando a intensidade das atividades comerciais do porto e dos interesses da comunidade mercantil na expansão da área útil do território e na construção de armazéns e trapiches, sempre abarrotados de produtos diversificados. Este quadro assumirá um caráter mais crítico com a Abertura

---

[19] VILHENA (1969, p. 44-5).
[20] Ibid.p. 97.
[21] Ibid.p.99-101.
[22] ROSADO (1983, p. 24).

dos Portos, em 1808, quando o porto de Salvador passa a receber um maior número de embarcações da Europa, sobretudo da Inglaterra, e África, além do comércio interprovincial e daquele entre as cidades baianas, notadamente, do Recôncavo[23]. O surto econômico que se seguiu ao, agora, mercado aberto, foi dominado predominantemente pelos ingleses, que abriram escritórios e lojas das mais diversas mercadorias, cujas negociações eram facilitadas pelas representações diplomáticas que se instalaram na cidade.

A impressão dos inúmeros ingleses que visitaram a cidade nos primeiros anos dos Oitocentos contribui para a formação de uma imagem caótica da zona portuária, ainda que esta esteja condicionada por uma visão eurocentrista do observador. Para além da estranheza como o novo, chama-lhes a atenção a grande receptividade aos ingleses e, com alguma surpresa, certo nível de "civilidade" nos hábitos da elite. Em 1805, o Visconde de Keith, apesar de considerar encantadora a paisagem vista do mar, decepciona-se com a sujeira da Rua da Praia, local, que segundo o reverendo anglicano Henry Martyn, era semelhante a Funchal, porém, mais animada, chamando-lhe a atenção o grande número de negros carregadores e escravas vendedoras de frutas neste trecho da cidade. *"Não muito limpa"* foi a opinião do Conde Thomas O'Neil sobre a Cidade Baixa, em 1807, lugar de excelentes joalherias, sensibilizado ainda pela acolhida dispensada aos ingleses pela elite local. No final daquela década, John Mawe, mineralogista que viajou por muitas províncias no Brasil, destacava que, diferente das cidades do interior da Bahia, na capital.

> [...] reinam maior alegria e urbanidade, sendo as elites mais associáveis que no Rio. [...] Na Bahia se exporta mais açúcar do que em todos os outros portos brasileiros reunidos, e de superior qualidade, não melhor, porém, que o produzido pelos ingleses nas Índias Orientais. (AUGEL, 1980, p. 37-8).

Em 1808, o sueco Gustav Beyer destacaria ainda o "[...] porto excelente e bem defendido por uma guarnição numerosa" e as suas grandes docas. Um dos relatos mais interessantes deste período é o do militar inglês James Prior, que se horroriza com a sujeira da Cidade Baixa, uma cloaca, a seu ver, cenário no qual circula "[...] o povo, assemelhando-se a pobres e esquálidos objetos...

---

[23] Calcula-se que, entre 1817 e 1820, o número de navios de longo curso que a cada ano entraram e zarparam do porto foi maior que dois mil. Idem, p. 25.

mulheres de fácil acesso mostrando seus atrativos para o incauto, e às vezes crianças seminuas, suplicando caridade" (Ibid., p. 41), em um dos raros registros da presença das prostitutas no espaço urbano, neste período As condições de asseio e o uso dos espaços públicos são os aspectos mais destacados nas descrições da Cidade Baixa, indicando a urgência de melhorias que pudessem adequá-la ao "olhar civilizado" dos estrangeiros

Pequenas obras de melhorias do espaço público são efetuadas na primeira década dos Oitocentos, com o remanejamento de quadras no trecho compreendido entre a Alfândega e a Ladeira da Montanha/ Taboão[24]. Mas, propostas mais efetivas de melhoramentos na área da *Praya*, como em outros pontos da cidade, só acontecerão no Governo do 8º Conde dos Arcos. D. Marcos Noronha e Brito assume o governo da província em 1810 e, se utilizando de uma forma de gestão pouco comum no período - a de empregar na província os tributos arrecadados, ao invés de enviá-los à Corte -, consegue recursos para desenvolver uma série de benfeitorias públicas. Conduzidas prioritariamente pelo governo provincial, em entendimentos com o Senado da Câmara, as obras marcam um novo momento da presença do poder público no trato da questão urbana e dos acordos efetuados com a iniciativa privada, a burguesia mercantil.

Pode-se considerar ser do seu governo a primeira tentativa de modernizar o porto, distinguindo locais de atracação para embarcações destinadas à navegação de longo curso daquelas utilizadas no comércio costeiro. Ocorre que as atividades portuárias, que se estendiam até Itapagipe, passam a apresentar uma maior especialização em função do mercado, no início do século XIX, exigindo uma distinção na ocupação do espaço, na infraestrutura disponível e melhorias no transporte marítimo. Os maiores interesses concentravam-se no trecho entre a Gamboa e a Jequitaia, onde estava o maior número de armazéns particulares, mas, até a Ponta da Penha, havia trapiches importantes, assim como portos de mercadorias e de passageiros. Esta

[24] UFBA (?, v.03, p.53)

situação obrigava aos navios de longo curso a aportarem distantes do litoral, criando uma dependência das alvarengas e trapicheiros.

A proposta de reorganização espacial se daria através da abertura de um canal entre o braço de mar de Itapagipe e a Jequitaia, cortando um lugar chamado de Papagaio, permitindo o acesso das embarcações de cabotagem ao ancoradouro de Itapagipe, liberando o porto da cidade àquelas de grande calado[25]. A criação de uma obra deste porte não era coisa nova nas cidades do império português: em 1742, a Câmara de São Luís, baseada no plano de um engenheiro militar, alertava sobre a necessidade de construção de um canal entre os rios Cachorro e Bocanga, a fim de facilitar o tráfego das canoas do sertão, cujo início foi adiado por mais de trinta anos em virtude dos seus custos. Concomitante à discussão soteropolitana, no início do século XIX. em Luanda, Angola, o governador mandou abrir um canal a partir do rio Quanza para abastecer a população da cidade. Mesmo em Salvador, Oliveira Jr. dá-nos conta da existência de um manuscrito na Direção de Serviços de Engenharia do Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar de Lisboa. de 1786, que registra a proposta de um canal de navegação nas proximidades daquele que seria projetado anos mais tarde. Oferecido a D. Fernando José Portugal, governador entre 1788 e 1801, o projeto não obteve maior atenção das autoridades[26]. Este tipo de obra de infraestrutura, por outro lado. parecia fazer parte do programa de um governo de inclinações iluministas. como aquele do Conde dos Arcos, que intentou por três vezes realizar propostas desta natureza.

> A primeira em Belém. quando governava a Capitania do Grão-Pará e Rio Negro, com a abertura de canais na região conhecida como Piri. e a segunda, já como governador da Capitania da Bahia. com a abertura de um canal que deveria comunicar os rios de Alcobaça e Caravelas. A terceira. a mais importante delas [...] foi intentada na Península Itapagipana de Salvador. (OLIVEIRA JR. 2008. p.134- 7).

Poucos trabalhos debruçaram-se até hoje sobre a investigação do Canal do Conde dos Arcos, do Papagaio, da Jequitaia, do Engenho – termos como foi conhecido-, e, de modo geral, contestam a sua existência. Vários autores, entretanto, registram os percalços da obra, até a sua total paralisação. Sabe-se

---

[25] ROSADO (1983, p. 45).
[26] OLIVEIRA JR.(2008, p.134- 7).

ter sido ela sugerida por Antônio Vaz de Carvalho, proprietário do Engenho Conceição, com o objetivo de garantir facilidades na condução de gêneros de sua propriedade aos depósitos da *praya*, mas, é inegável a sua utilidade para a cidade. Para Oliveira Jr., o canal seria o ponto culminante de um projeto político e econômico "[...] que possibilitou a modernização do tecido urbano, as vias de comunicação e da cultura" (OLIVEIRA JR., p. 138).

> O trajeto do mesmo iria da Enseada dos Tainheiros, desviando-se em direção ao Engenho da Conceição, de onde alcançaria o Largo da Calçada, saindo do lado do Forte da Jiquitaia. O governo imperial rejeitou a concepção geral do projeto preferindo a manutenção do local histórico da administração da cidade. Chegaram a ser iniciadas as escavações e construídos na saída do canal um cais e o Forte da Jiquitaia, este último para a segurança da via.(Ibid., 2008, p.177).

Apesar de registros que indicam a sua construção até as imediações do Largo da Penitenciária, o canal não foi concluído devido ao cruzamento de uma série de fatores, que consideram os altos custos, as disputas de interesses na região do porto, o receio de setores governamentais de perda da receita ou ainda, a conjuntura econômica na Metrópole[27].

À reestruturação do porto neste período, aliam-se outras medidas que visavam o fortalecimento do caráter mercantil da cidade. Uma das primeiras adotadas pelo Conde dos Arcos, que já fora cogitada desde o século XVIII[28], é a iniciativa de mandar levantar "[...] uma casa destinada ao Corpo do Comércio e onde tivessem lugar as transações, costumes e estilos comerciais [...]" (MATTOS,1950, p.17), solicitando ao Príncipe Regente, para tanto, autorização para fazer

> [...] no terreno do chamado Forte de São Fernando, e praça adjacente [...], hum edifício de elegante e pouco dispendioza construção onde todos os Commerciantes desta praça fosse fácil vir todos os dias, e conferir entre si, e ajustar as speculaçoens, e negócios que melhor lhes convier [...] (Ibid., p.18-21)[29].

---

[27] Até meados do século XIX, a proposta foi objeto de discussão dos governos posteriores, e o canal, ora foi executado com ajustes, ora, abandonado, principalmente em função dos custos. A partir daí, as discussões sobre as melhorias do porto assumem outra tônica.
Na planta da cidade, realizada por Weyll, em 1854, há a indicação do suposto trecho realizado do canal.
[28] Vilhena informa que a ideia da construção do edifício já existia antes da criação da bateria de São Fernando, no mesmo local, cujo terreno havia sido reservado para este fim. MATTOS (1950, p. 17)
[29] Trecho da carta que envia o Conde dos Arcos a Francisco Dias Coelho, negociante dos mais importantes, comunicando-lhe da decisão real.

O Ajudante de Ordens do Conde, o Sargento-mor Cosme Damião da Cunha Fidié, é designado para conduzir o projeto que é inaugurado em 1817, e que contava ainda com "[...] um cais, com escadaria, semelhante à do Pátio do Carmo, no Rio de Janeiro e ao projeto da Praça do Comércio, em Lisboa" (REIS FILHO, 1994, p. 21), situado diante dos edifícios do antigo Cais da Farinha. Do ponto de vista urbanístico, cria-se outro polo no bairro - o edifício de *"moderna"* arquitetura neopalladiana e sua praça -, constituindo-se no ponto que orientará, da mesma forma que o Largo da Alfândega na outra extremidade, a organização do traçado viário e do conjunto construído (Figura 23).

Nesta visão de cidade, o Conde dos Arcos considera imprescindível a ampliação da área útil do trecho da Cidade Baixa compreendido entre a Alfândega e a bateria de São Fernando (Praça do Comércio), o que tem início ainda na sua gestão. Em 1811, solicita ainda ao Senado da Câmara o emprego de um tipo uniforme de construções de grande porte na faixa do litoral do comércio, no seu trecho de maior atividade. Este projeto, concluído nas décadas seguintes, prevê um aterro considerável em relação àqueles dos séculos precedentes,

> [...] possibilitando a construção de um novo cais de atracação, com uma ampla rua a sua margem, ornada de edifícios que tivessem gabaritos uniformes e que se destacassem pela qualidade de sua construção e arquitetura, em uma palavra, que enobrecessem a cidade e servissem de excelente cartão de visitas a quem chegasse a Salvador [...] (UFBA, ?, v. 3, p.53).

A totalidade da proposta aí concebida, da qual não se conhece maiores detalhes, foi *grosso modo* executada durante a primeira metade do século XIX e transforma substancialmente o Bairro da Praia. A uniformidade do conjunto construído, situado no primeiro plano do frontispício da cidade, ladeado por uma rua de largas dimensões, materializam a nova orientação urbanística que já fora experimentada em outra escala no século anterior, conferindo uma impressão de modernidade a quem chega pelo mar. A iconografia do século XIX mostra que, nos anos seguintes, na Rua Nova do Cais, Rua Nova do Comércio e Rua das Princesas (atuais, Miguel Calmon, Conselheiro Dantas e Portugal, respectivamente) edifícios de gabarito e modenatura uniformes construirão o portal de entrada da nova cidade, agrupados da seguinte forma:

FIGURA 23 – Edifício-sede da Associação Comercial da Bahia. Postal. [Início do séc. XX?].

Fonte: FGM.

FIGURA 24 – Cais da Amarras. 1861. Autor: Benjamin Mulock.

Fonte: Sampaio (2005, p.36).

do Largo da Alfândega ao Morgado de Santa Bárbara, em quatro quarteirões com edifícios de cinco pavimentos; e do Morgado à Praça do Comércio, quatro quarteirões com edifícios de quatro pavimentos[30] (Figuras 24 e 25).

Além disso, outros melhoramentos são introduzidos na cidade, denotando hábitos da população ligados a um novo padrão de sociabilidade, civilizado e moderno, como é o caso do Passeio Público e do seu obelisco, erigido para comemorar a visita da Família Real, o Theatro Público de São João (também em um estilo classicizante, indicando a sua adoção como uma linguagem arquitetônica oficial), a Biblioteca Pública e o estímulo ao ensino em todos os níveis, inclusive com a criação do Collegio de Cirurgia, ou ainda, com a instalação da imprensa na Bahia, com "A Idade de Ouro".

Contudo, talvez seja na proposta de transferência do centro administrativo que encontraremos um plano mais concreto de modernização da cidade. Desta proposta pouco se sabe, a não ser que, em decorrência das fortes invernias de 1812 e 1813, da insegurança do solo e do grande adensamento da encosta[31], cogitou-se transferir a capital para o fundo da baía, propondo levantá-la desde a praia que segue do Noviciado até Itapagipe. Na leitura do governador,

> Na cidade baixa, vivem os comerciantes, monótona e miseravelmente em casas escuras, habitam na cidade alta, os funcionários públicos e os proprietários e como é humanamente impossível quebrar esta separação na medida em que as ladeiras só se podem subir ou a cavalo ou de carruagem, tem quanto ao resto, obrigação de desfazer as separações. [...] Mudar portanto a cidade para uma zona baixa e livre do perigo das montanhas, é a medida mais adequada devendo esta construir-se subordinada a uma planta previamente estabelecida, suprimindo os erros que atualmente existem, e possuir ruas largas, praças e passeios públicos(COSTA, 1997, p.147-8).

Considerava-se que as despesas seriam de pouca monta, transformando a casa do Noviciado em residência do Governador e órgãos públicos, com a criação de salas para as sessões da Junta da Fazenda, Relação e Câmara, sendo necessária a construção de novos armazéns e Alfândega[32]. Sendo o projeto exposto a D. João, este envia à Bahia o Arquiteto Geral do Reino, José

---

[30] UFBA (?, p. 55).
[31] As áreas do Pilar, Misericórdia e Preguiça foram seriamente afetadas, ficando interrompidas as comunicações com a parte norte da Cidade Baixa, impedindo o caminho para Itapagipe. Cf. UFBA, CEAB, v.03, p. 57/8.
[32] RUY (1949, p.356).

FIGURA 25 – Rua Nova do Comércio, atual Conselheiro Dantas. 1861. Autor: Benjamin Mulock..

Fonte: FGM

da Costa e Silva, e o Arquiteto do Paço, João da Silva Muniz para discutir com os engenheiros da Câmara. Ao que parece, estes técnicos, além de debater o projeto de transferência do centro administrativo da cidade, opinaram também sobre outras obras em curso, como o projeto do canal. É o que revela também o Termo de Vistoria e Alinhamento de 06/05/1818, mandado fazer por ordem do Governador na Ladeira da Conceição para verificar o estado da muralha de contenção, no qual o técnico que analisa refere-se ao escoramento da mesma e a um diagnóstico da "[...] Praça do Theatro, e terreno, e ladeira adjacente de nome nova da Conceição", fornecido ao *Architecto Geral das Obras Reaes José da Costa e Silva*, em 1813 (TERMOS....1818, fl.53-4).

O projeto da nova cidade, que estabelece uma vinculação com a proposta de construção do canal, prevê uma ligação do Noviciado, já unido ao Bairro da Praia, com Itapagipe[33]. Segundo as fontes consultadas, o antigo governador da Bahia, D. Fernando José de Portugal, manifesta-se contra a proposta[34]. A ligação com a península, contudo, é concebida de forma a evitar a travessia pela ponte de Monserrate, facilitando o ancoradouro público e seguro para todos os tipos de embarcações, mas, apesar de sua importância econômica. a proposta não é executada na ocasião, sendo retomada posteriormente, como veremos.

As propostas de intervenção urbana, executadas ou não, neste período oferecem-nos alguns elementos de análise a respeito do pensamento vigente sobre a cidade e sobre as características do processo de modernização em curso. É possível identificar, *grosso modo*, elementos claramente utilizados na reconstrução de Lisboa, no século anterior, seja na forma de agenciamento do território, na arquitetura construída, assim como no aparato normativo para executá-la. A investigação do projeto de transferência da capital, particularmente, cotejado às inúmeras propostas para a reconstrução de Lisboa, que adotaram partidos diferentes (considerando, inclusive, o abandono

[33] UFBA (?., p.58)
[34] Nas referências pesquisadas não são claras as razões pelas quais o projeto é questionado, nem porque não é executado. Infelizmente, no texto elaborado pelo Profº Américo Simas não são identificadas as fontes por ele consultadas.

do antigo sítio) e combinações entre eles[35], é um importante trabalho ainda por se fazer e, certamente, trará valiosos dados para a compreensão de Salvador na primeira metade do século XIX.

Um efetivo processo de modernização urbana conduzido pelo Estado instala-se de forma sistemática e contínua, procurando nos procedimentos cotidianos de orientação, análise e execução das obras a vinculação a um plano pré-estabelecido, que, contudo, ainda não encontra uma estruturação administrativa e técnica dos setores competentes, suficientes para sua satisfatória implantação. Tais observações podem ser tomadas a partir do estudo dos *Termos de Vistorias e Arruação/Alinhamentos no município da cidade da Bahia* e das Falas dos Presidentes de Província à Assembléia, que demonstram duas das muitas facetas de um complexo processo que transpõe as idealizações urbanas para as possibilidades de cada momento.

No âmbito municipal, as preocupações da Vereação durante as primeiras décadas dos Oitocentos, no Bairro da Praia, concentram-se basicamente no alinhamento dos edifícios, na fluidez dos logradouros, nos aspectos formais da arquitetura, eventualmente tratados, e nos cuidados para a contenção da Montanha, em virtude da constante iminência de desabamentos, tudo conforme o estabelecido "[...] *na forma do novo Prospecto da cidade*" [36]. Em 1817, por exemplo, a Santa Casa da Misericórdia solicita licença para, na Preguiça, "[...] levantar uma morada de casa de sobrado sobre terreno devoluto, emque houvera humas outras casas que elles demolirão naquele logar". A análise do município, precedida da *marcaçoens e* ***exames de estillo***(grifo nosso), concede a licença, estando o requerente obrigado a "[..] seguir o alinhamento das casas confrontadas e a forma do novo prospecto da cidade debaixo da pena de lhes ser demolida a obra a sua custa"(TERMOS...,de 26/03/1817, fl. 05). Nos trechos ainda pouco adensados, como é o caso de boa parte da

---

[35] A este respeito, ver FRANÇA (1987).

[36] Praticamente todos os Termos de Vistoria e Arruação/ Alinhamento fornecidos pela municipalidade neste período são concluídos com esta expressão, fazendo referência à existência de um plano para a área.

freguesia do Pilar, a marcação do alinhamento se utilizará de outras referências, como *"a portada da roça"* [37] e cercas.

Com relação às características da arquitetura e aos *exames de estilo* efetuados, não são explicitados os parâmetros de tal avaliação, percebendo-se, contudo, a existência de um zoneamento no bairro em função do gabarito. É o caso da solicitação de João Peixoto de Miranda Veras para edificar uma casa na rua que vai do Trapiche Julião para o Cais Dourado, na base da Ladeira do Caminho Novo, sendo indeferida na forma que pede o requerente, visto que se deve recuar o alinhamento "por se oppor ao transito publico" e, "guardado o prospecto da cidade [...] não fazer sobrado por não permitir o local" [38].

Os estragos provocados pelos deslizamentos de terra na encosta, no início do século, e a sua indisciplinada forma de ocupação promovem constantes vistorias e cuidados do poder público, na tentativa de corrigir e prevenir futuros sinistros. As Ladeiras da Preguiça, da Conceição e da Misericórdia são reiteradas vezes, objetos de preocupação de proprietários que solicitam a verificação da estabilidade de seus edifícios, o que, por outro lado, demonstra a adoção de medidas meramente paliativas na solução do problema. Por ordem do Governador, em 1818, o Senado da Câmara promove uma vistoria na Ladeira da Conceição a fim de verificar o estado de ruína da muralha de contenção, observando-se poucas modificações em relação a uma outra efetuada em 1813. Atenta o Engº (?) Jourdann, contudo, que no local onde, em função da carga que exerciam, foram demolidas

> [...] tres propriedades de casas no principio da ladeira da Conceição do lado do mar,(...)o Povo depois tem ahi feito hum despejo geral de lixo, e entulho aponto que hoje he certamente com esse maior pezo, que o que dantes tinhão os edifícios; sendo indispensável providenciar-se tanto a extração daquelle enorme pezo dezentulhando-o, como evitando a sua continuação no futuro (TERMOS..., de 06/05/1818, fl.54).

O adensamento, sem controle, das construções nas vias de ligação entre Cidade Alta e Baixa contribuem para o agravamento da situação que toma

---

[37] Cf. TERMOS...,de 07/10/1818, em resposta a Francisco de Silveira Paraíso que solicitara licença para construção de casas em terreno baldio sito à Ladeira que vai da Água Brusca para São José. fl. 78.

[38] TERMOS...,de 28/09/1826, fl. 269.

proporções críticas na década de 1820. Em maio deste ano, o Conde da Palma, então governador, solicita nova vistoria na área, o que é feito pelo Senado da Câmara "[...] com a assistencia do Ten^e^. Cor^e^. Engenheiro e Mestres de Obras do Conselho", quando recomendam o imediato escoramento e posterior demolição de uma casa à Rua da Preguiça e notificam os moradores do trecho inferior da Ladeira da Conceição, onde havia corrido uma porção de terra, "[...] para imediatamente despejarem, e deixarem de morar nas ditas casas enquanto o tempo for muito chuvoso" (TERMOS..., de 18/05/1820. fl.154). Dias depois, é a vez dos moradores da Rua do Corpo Santo da Cidade Baixa solicitarem a vistoria de casas na Ladeira da Misericórdia, temerosos de seu desabamento[39]. Em julho deste mesmo ano, liderados pelo Eng^c^ Fidié, técnicos do Conselho realizam nova avaliação na Praça do Theatro e Ladeira da Conceição, indicando, mais uma vez, a demolição de alguns edifícios. ainda que registre o engenheiro que "[...] nenhuma medida evitará a ruina de parte da montanha caso as chuvas continuem" (TERMOS,,,. De12/07/1820).

A ocupação desordenada, decorrente da sempre urgente necessidade de construir novos trapiches, armazéns e guindastes a fim de atender à crescente demanda do comércio, e o pouco rigor na fiscalização da ocupação da área concorre para a privatização de espaços públicos, gerando problemas de circulação nas ruas do bairro. Do mar à Cidade Alta, a fluidez de mercadorias e pessoas é uma necessidade constante, mas encontrará obstáculos. por um lado, em função da deficiente infraestrutura do bairro e, por outro. em decorrência de interesses particulares. Esta preocupação do poder local transparece nas licenças concedidas para instalação de guindastes no Cais Dourado, que devem ser feitos "[...] sem cobertura e não embaraçando o tranzito publico [...] encostado no paredão do caes"[40], nem tampouco atrapalhando[...] qualquer embarque ou desembarque, que no mencionado lugar se pretende fazer"[41]; ou naquela indeferida pela Vereação, considerando o"[...] embaraço que o pretendido guindaste vem afazer ao comercio publico,

---

[39] TERMOS..., de 20/05/1820, fl. 156.

[40] TERMOS...,de 22/09/1817, fl. 21, em resposta ao requerimento do Sr. Antonio José da Cruz Braga que solicitara licença para levantar um guindaste no Cais Dourado, em 1817.

[41]TERMOS...,de 16/06/1819, fl. 102, em resposta ao requerimento do Sr. Francisco José Vieira Guimaraens que solicitar licença para levantar um guindaste diante do seu armazém e para pavimentar o beco que lhe dá acesso.

tanto de viveres que semanariamente vem aquelle caes como das lenhas que ahi se depozitão"[42]. De fato, num território de exíguas dimensões para o volume da atividade comercial, os conflitos de interesses junto à borda marinha serão comuns, e a atuação da municipalidade nem sempre é suficiente para acompanhar o ritmo das obras que se sucedem no local, ou ainda para coibir as irregularidades cometidas[43].

Também na ligação com a Cidade Alta o poder público, mais uma vez, interferirá com o intuito de franquear ao público a passagem da Rua da Preguiça que se encontra privatizada[44], determinando que para tanto

> [...] he indispençavel, primeiramente, demulir as cinco moradas de casas que principião desde a escadinha do Velloso athé ao guindaste dos padres na altura do pavimento do primeiro sobrado, ou naquella que for marcada pellos medidores do Conselho (...), devendo durante este trabalho dar-se entrada somente aos trabalhadores; e depois tirar todos os troços de Montanha (...) hé que se poderá ficar franca a passagem publica sem risco eminente (TERMOS..., 28/08/1820, FL. 172).

A iniciativa privada muitas vezes se antecede ao poder público nas intervenções físicas, promovendo as suas custas obras de infraestrutura, arruando e pavimentando trechos do bairro conforme sua conveniência. Interessante exemplo é fornecido pelo requerimento de Manoel Antônio da Silva Serra, Procurador do Morgado de Lamarão na Cidade Baixa, que solicita licença para fazer uma rua pela prainha fronteira à Capela de Santa Bárbara, "[...] vindo esta em directura, e pello alinhamento da rua directa do mar, que vem do Caes Novo athe o arco grande do Coberto". Procedidos aos *exames de costume*, concedeu-se a licença para fazer a rua,

---

[42]TERMOS..., de 29/01/1820, fl. 140, em resposta ao requerimento do Capitão Manuel Nunes da Silva e José G. da Fonte para erigir um guindaste no Cais Dourado.

[43] Ver o caso da demolição da parede de uma azinhaga, que fechava a saída da rua para o Cais de Santa Bárbara, "[...] a custa de Joaquim Dias dos Reis, que a fez, ficando a cargo do recorrente [...] limpa-la da imundicie, que tem de fazer-lhe a calçada, e encanar as agoas ao cano que sahe e segue para a Praça de São João". Na ocasião da vistoria, verificaram os técnicos a existência de um passadiço na Rua do Cais da Cachoeira, solicitando ao proprietário a apresentação da licença, sob pena de demolição. Cf. TERMOS..., de 19/12/1825, fl. 242.

[44] Vale a pena registrar o corpo técnico que realizava as vistorias e orientava neste momento as intervenções físicas na cidade: o Engº Coronel Cosme Damião Cunha Fidié (autor do projeto da Praça do Comércio, em 1812), o Coronel da Artilharia Antônio Luiz Pires Barralho, o Capitão João da Silva Leal, o Capitão Antônio Vicente Bellens (responsável, em 1825, pelo projeto de iluminação da cidade, da Esplanada de São Pedro até a Praça do Palácio) e os medidores e mestres de obras do Conselho. Nota-se, portanto, a importância dos engenheiros militares na construção do projeto de modernização da cidade, o que será retomado mais adiante.

> [...] sem que por cauza della se prive a servidão publica que tem pela frente da dita capella, e interior dos ditos arcos, e nem feixar o Arco, ou tapagem alguma, podendo o publico tranzitar tanto pela nova rua, que se pretende fazer, como pela que já existia [...] e para se evitar duvidas [...] mandou que assinasse termo (TERMOS..., de 08/10/1817,fl. 22).

Ocorre que as tentativas de minorar os problemas urbanos encontrados no Bairro da Praia, sejam pela iniciativa de particulares, do poder público ou da associação entre ambos, nunca alcançaram a velocidade exigida pela dinâmica econômica. Um cenário caótico se apresenta na porta de entrada de uma cidade que encanta quando vista do mar, mas que causa repulsa ao primeiro contato com a terra. Inúmeros viajantes estrangeiros que visitam Salvador continuavam a desenhar uma imagem pouco atraente da Cidade Baixa, mais uma vez, em função das suas condições de salubridade, da falta de infraestrutura urbana, das práticas sociais aí desempenhadas ou do seu conjunto construído, onde, a seu ver, apenas uma igreja ou outra ou, com maior frequência, o edifício da Bolsa são dignos de destaque. "Pouco asseada", "asqueirosamente imunda", são alguns dos termos empregados na descrição das ruas do " lugar mais feio da terra".

> [...] É extremamente estreita; apesar disso, todos os artífices trazem seus bancos e ferramentas para a rua. Nos espaços que deixam livres, ao longo da parede, estão os vendedores de frutas, de salsichas, de chouriços e de peixe frito, de azeite e doces, negros traçando chapéus ou tapetes, cadeiras com seus carregadores, cães, porcos e aves domésticas, sem separação nem distinção; e como a sarjeta corre no meio da rua, tudo se atira das diferentes lojas, bem como das janelas. Ali vivem e alimentam-se os animais (AUGEL, 1980, p.144): [45].

Ressentia-se também o bairro de um zoneamento mais rigoroso para o desempenho das diferentes funções, ainda que encontremos medidas que procuravam disciplinar o uso do solo desde o século anterior, ora normatizando as atividades, ora interferindo no reagenciamento do território.

Dentre os elementos de relevância na aplicação de uma orientação urbanística para a cidade, está o papel das praças na nova configuração espacial, como o já mencionado quando da criação da Praça do Comércio. No início do século, a necessidade de disciplinar o comércio faz com que no governo do Conde da Palma coloque em prática a execução de uma Praça do

---

[45] Descrição da Cidade Baixa feita por Maria Graham no início da década de 1820

Mercado, no sítio de Santa Bárbara, concordando então os vereadores [...] sem perda de tempo cuidar da dita praça e na forma da planta feita pelo Tenente Coronel Salvador José Maciel, e dirigida a [...] Exmo Sr. Conde da Palma Governador e Capitão General desta Província"(TERMOS..., de 10/07/1818. fl.63). Apesar da existência um projeto para o local, sua execução parece ter sofrido alterações, como mostra a vistoria realizada em 1821 na "praça nova de Santa Bárbara denominada de São João", a pedido do Governador. para verificar o alinhamento das cabanas que lá se construíam na área aterrada, comprometendo a dimensão da rua [46].

A utilização das praças como elementos estruturantes do espaço urbano, como já visto, não era coisa nova: praças rigorosamente quadrangulares, limitadas por edifícios de alturas e fachadas uniformes e interligadas por ruas largas e retilíneas faziam parte de um programa urbano desenvolvido na Europa iluminista. No Bairro da Praia, a redefinição do traçado no sentido norte procurará interligar as praças da Alfândega, do Mercado e do Comércio através de uma via que atenda aos princípios estabelecidos. Em 1825, uma vistoria realizada nas Praças de Santa Bárbara, ainda não concluída, e do Comércio "a fim de dar ao publico um tranzito livre", traz as seguintes observações da Vereação:

a) examinando-se a rua pelo lado da Igreja de Santa Bárbara. notou-se "[...] o grande estorvo que faz a sacristia [...] edificada no meio da rua que sendo demasiada estreita veda ao publico a mais commoda passagem". mandando-se avaliar "o desmancho da sacristia" e a sua reconstrução do lado oposto. A proposta de demolição de parte da igreja, como se verá, comparecerá em outros planos para a área, mas já registra o pouco apreço pelos antigos edifícios do bairro, mesmo aqueles de função religiosa. e a prevalência de novos conceitos na estruturação do território, indicando uma maior laicização do espaço urbano[47];

b) na mesma rua, verifica-se a existência de uma casa arruinada. próxima ao Morgado, que deveria ser prontamente reedificada, parecendo que, neste

---

[46] TERMOS..., de 13/02/1821, fl. 192.
[47] A este respeito, ver MARX (1989)9.

local, não eram admissíveis edifícios em tal estado de conservação, sugerindo uma hierarquia espacial da área;

c) dirigindo-se ao Cais da Cal e Cais Novo, a Vereação identificou junto à saída para a Praça do Comércio, [...] a estreiteza do mesmo [...] para estar tomado na parte do mar por hum telheiro muito arruinado em que guardarão os materiaes para a Casa do Comércio", já concluída, que servia então de "encosto de barracas de vender fazendas", tornando intransitável a rua, tanto ao público, quanto "a affluencia de commercio neste lugar" (TERMOS.... de12/09/1825, fl.237).

Os ajustes aos projetos para as áreas públicas parecem ser frequentes em função da pressão de particulares, revelando o favorecimento de alguns proprietários, ligados ao poder local. No ano seguinte a Vereação retorna à Praça São João, por solicitação de dois proprietários da área, para "[...] decidir se convinha mais a concluzão da mesma praça pelo Plano traçado de seo principio" ou adaptar seu desenho às condições existentes, seguindo no lado um ângulo mais saliente na direção do Arsenal. Considerando então a estreiteza da Cidade Baixa, decide-se por adaptar o projeto original a um novo alinhamento, devendo, contudo os proprietários executarem "oProspecto com o lado do Caes da Cal, que tem a mesma direcção das barracas [do Senado], sub pena de se demolir a custa de quem fizer qualquer obra fora deste Plano"[48].

Na verdade, o andamento das obras públicas entre os anos 20 a 40 do século XIX é comprometido por uma série de fatores de ordem política. Depois de uma longa batalha pela independência, uma série de rebeliões se sucederão na província, provocando o temor da população, destacando-se a Revolta dos Malês, em 1835 e a Sabinada, entre 1837 e 1838. Apesar do prestígio econômico que possuía, a Bahia perdera a liderança econômica do país e disputava com as demais províncias os parcos recursos do Governo Imperial. As *Falas dos Presidentes da Província* relatam, neste período, a gravidade da situação econômica que, agravada pela ineficiente estrutura

---

[48]TERMOS..., de 30/06/1826, fl. 266.

administrativa, compromete a arrecadação de tributos e o pagamento dos compromissos assumidos pelo Estado, que, inclusive, deixa de pagar ao funcionalismo e aos empreiteiros de obras públicas. As polaridades regionais, em função do contexto econômico, se acentuam, principalmente através do bom desempenho da lavoura cafeeira, no sudeste do país, e contribuem para a subordinação da província ao capital estrangeiro, cujo investimento fora facilitado a partir da Abertura dos Portos[49].

A ausência de recursos para as melhorias urbanas agrava as condições cotidianas do Bairro da Praia que, em virtude das atividades portuárias, recebia diariamente uma população flutuante estimada em 2.000 marinheiros[50]. Em vista do caótico quadro, autoridades e particulares começam a manifestar interesse na modernização da área portuária, elaborando propostas que visavam a construção de docas, cais, grandes armazéns no trecho de comércio mais significativo da *Praya*, entre a Gamboa e a Jequitaia, ficando o trecho compreendido entre a Jequitaia e Itapagipe destinado aos projetos de diques, ou até mesmo, um porto de cabotagem[51]. Apesar de inserido no circuito capitalista internacional, permanecia o porto em seu estado natural, sem que nenhuma melhoria significativa, como remoção dos bancos de areia, recifes e rochas para melhorar a ancoragem, ou mesmo medidas para minorar os problemas de armazenagem de mercadorias tenham sido realizadas neste período.

A crise financeira, contudo, não impede que idealizações urbanas sejam elaboradas pela iniciativa privada e/ou pelo discurso do poder público, evidenciando o projeto moderno e civilizado de cidade. Em 1828, o Visconde de Camamu (1827-1830) em sua *Fala à Assembléia* reivindica o estabelecimento de inúmeras obras e equipamentos urbanos, como um Jardim Botânico, estradas, pontes, Casa de Correção, melhoria da Biblioteca Pública, hospitais, boas fontes e cemitérios, "[...] objectos de que depende a saúde do povo, e serve para sua commodidade, e mesmo aformozeamento da

---

[49] Cf. SAMPAIO (2005, p.17-19).
[50] ROSADO (1983, p.32).
[51] Ibid., p. 44-5.

cidade"(FALLA..., 1890, s/n). Mas, efetivamente, pouco se executa neste período. No âmbito municipal, em 1831, a Câmara aprova o Código de Posturas, procurando constituir elementos mais eficazes de controle do solo urbano. As obras de sustentação da Montanha, sempre urgentes, parecem ser as únicas que têm continuidade, e ainda assim, se arrastam durante anos: em 1839, o então Presidente Thomaz Xavier Garcia de Almeida (1838-1840) informa que já estava concluída a rampa,

> [...] que he a parte mais importante do projecto, e indispensável para supportar a do Theatro Publico, continuando o trabalho das muralhas que tem que agüentar as terras da praça do mesmo Theatro[...]"(FALLA..., 1839, p.09).

Em 1841, o Presidente da Província Paulo José de Mello Azevedo e Britto (1840-1841) solicita à Assembléia autorização para obras adicionais à segurança da Montanha, visto que a execução fora comprometida pela falta de recursos[52]. De fato, no ano seguinte, o próximo governante, Joaquim José Pinheiro de Vasconcellos (1841-1844), refere-se às consequências da crise econômica agravada pela rebelião de 1837, e, até o final do seu mandato quatro anos depois, os problemas com as obras da Montanha permaneciam.

A partir deste período, contudo, é possível perceber um incremento no processo de modernização da província, seja através da busca de alternativas econômicas, com a intensificação das relações comerciais[53], da valorização da classe mercantil, através da promoção de associações de comerciantes. seja no maior número de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada para a elaboração e execução de planos para as obras de infraestrutura. No Bairro da Praia estes aspectos podem ser observados, por exemplo, no surgimento de uma atividade industrial ainda incipiente, "[...] iniciativa de estrangeiros e de alguns locais [...] que de ordinário segue os passos da civilização". com a instalação de uma fábrica de sabão no Noviciado ou da fábrica de *pannos de algodão*, no Engenho da Conceição. Tais medidas são vistas ainda, na reivindicação do Presidente da Província de doar o prédio da Bolsa à

[52] FALLA .... 1841,p.15.

[53] Ver, por exemplo, a proposta de exploração do Rio Belmonte, para torná-lo navegável e facilitar o comércio com Minas Gerais, a cargo de André Przewodowski (autor do projeto da Alfândega), a quem cabia levantar planta e orçar um projeto a ser executado e explorado pela iniciativa privada. Cf. FALLA ..., 1842, p.10-1.

associação de comerciantes local[54], mas, principalmente, nas propostas de reordenamento da zona portuária, realizadas pela iniciativa privada.

Na primeira metade do século XIX, o Bairro da Praia mudara de forma significativa. A expansão do território no sentido do mar, através dos aterros passa a ter um maior controle do governo, na tentativa de disciplinar o uso e a ocupação da região, ainda que, em sua maioria, sejam realizados por particulares, com interesses individuais. Com a reconfiguração da classe econômica dominante, marcada pela presença dos estrangeiros chegados depois da Abertura dos Portos, reforçam-se os anseios de modernização do bairro, também em virtude de uma moral e estética burguesas, mas principalmente, por fatores de ordem econômica.

---

[54] Ibid., p. 12. Ver também a FALLA... de 1843.

5. CAPÍTULO III

"... Uma nova cidade".

O período de agitações políticas e incertezas econômicas das primeiras décadas dos Oitocentos seria ainda responsável pelo clima de insegurança que se percebia na província em meados do século, levando seus governantes, reiteradamente, a analisar seus efeitos no comércio e a tentar tranquilizar a população, em seus discursos oficiais. Do ponto de vista urbanístico, contudo, é um momento favorável para o desenvolvimento e aplicação de medidas há muito idealizadas, que só então encontrarão respaldo político para a execução de um *projeto civilizatório* que teria na educação, pautada na moral e na instrução religiosa, a base para o progresso.

> [...] Outros melhoramentos menos importantes que os moraes, porem igualmente necessários á civilização, podem exercer grande influencia na diminuição dos crimes, tornando tratáveis e respeitadores dos direitos dos outros habitantes da Província. taes são a abertura de estradas, o encanamento dos rios. as pontes e outras obras, que facilitem o commercio e as relações reciprocas dos cidadãos, aliviem a industria dos embaraços que encontra no transporte de seus productos, e lhe dêem todo o desenvolvimento[...](FALLA..., de 02/02/1847, p.02).

O sentido didático conferido às intervenções físicas sobre a cidade é uma tônica do projeto que ganhará força ao longo do tempo, aparecendo sempre no discurso oficial como uma justificativa mais enfática, nos momentos em que o processo de modernização ganha um ritmo mais acelerado. A segunda metade dos Oitocentos é um desses períodos. Segundo Simas (UFBA, ?.v.03. p.68-9), entre os anos 40 e 60 do século XIX está, a seu ver, o período mais importante no que se refere à evolução da cidade, quando se estabelecem as diretrizes gerais que direcionam o seu crescimento nos anos seguintes. Rosado (1983, p.10), por outro lado, identifica duas fases no processo de modernização do porto de Salvador, estando a primeira compreendida entre os anos de 1854 e 1891, por ela chamada de *fase reivindicatória*, com as primeiras manifestações mais contundentes dos comerciantes para equipar o porto de instalações mais modernas. Já Fernandes e Gomes (1991), ainda que indiquem "surtos" de modernização em períodos anteriores, consideram que é a partir dos anos 50 e 60 que a cidade assume uma dinâmica urbana propriamente dita. Também

Sampaio (2005) enfatiza o processo de urbanização da segunda metade do século XIX. Marocci (2011), contudo, aponta os indícios de um processo de modernização da cidade ainda no século XVIII. Como já explicitado, consideramos que o processo de modernização da cidade, de forma contínua e sistemática, tem início na segunda metade dos Setecentos, apresentando etapas de consolidação com velocidades e aspectos diferenciados, no qual é possível identificar a permanência de uma linha condutora no planejamento das intervenções urbanas. Em meados do século XIX, nuances mais complexas do contexto social e político - apesar da instabilidade econômica, que alterna ciclos de crescimento com outros de depressão-, favorecerão a marcha do progresso.

Pode-se apontar como um marco o governo de Francisco José de Souza Soares d'Andrea (1844-1846), seja na reorganização administrativa dos setores destinados a tratar das obras públicas da província, seja no programa de intervenções que estabelece e põe em execução. Português de nascimento tivera formação superior em seu país na Real Academia de Marinha e Corpo de Engenheiros, além de grande experiência profissional, perfeitamente inserido no ideário civilizatório e progressista da classe governante, como pode ser percebido nas medidas adotadas por sua administração.

Em 1845, em sua *Falla á Assemblea*..., o Presidente enumera as obras propostas pelo seu governo, afirmando que a primeira de todas as medidas seria criar uma Inspectoria de Obras Publicas, composta de engenheiros nacionais para dar-lhe o necessário suporte técnico, mas, principalmente, para elaborar plantas de cidades e povoados, rios navegáveis e cachoeiras a fim de criar uma Carta da Província digna de confiança[1]. Na ocasião, em virtude das obras que necessitava a capital, encarrega do levantamento da Planta da cidade a "[...] um Engenheiro estrangeiro, que estava sem emprego publico

[1] FALLA...,1845, p.37-40. A Inspectoria deveria contar ainda com dois armazéns, um na Cidade Alta e outro, na Baixa, devendo este último situar-se "[...] à beira mar, e com trapiche ou Ponte de desembarque, tanto para receber em deposito todos os generos vindos por via do mar [...], como para guardar maquinas de qualquer qualidade que se recolham das obras concluídas".

n'esta Província"[2] (Figura 26). Além de obras na Casa de Correção, boas fontes e canalização do Rio das Tripas, preocupa o governante a inexistência de uma Praça do Mercado, que, a seu ver, deveria situa-se à beira mar e acomodar todos os vendedores e compradores dos vários gêneros de consumo, o que seria capaz de combater o monopólio e a carestia de certos produtos.

As obras de sustentação da Montanha e as ligações entre as Cidades Alta e Baixa são também objeto de preocupação do governante que critica a falta de visão daqueles que escolheram o sítio para a implantação da cidade. Seguindo a proposta de um oficial então já falecido, o Coronel Beaumelle, com a qual acordavam vários engenheiros da província, imagina sustentar "[...] as terras por grossas, e continuas muralhas, e dar a Cidade duas fáceis communicações entre a parte baixa e a alta". A primeira ladeira partiria do Largo do Palácio ou da lateral da Sé, ou ainda da lateral do conjunto dos jesuítas, costeando a Montanha até a Trindade, na rua à beira mar, com declive constante e largura de 50 palmos, passando sobre a Baixa dos Sapateiros. A segunda sairia do Largo do Theatro e findaria onde a suave inclinação proposta encontrasse as ruas da Cidade Baixa[3].

A avançada visão de gestão imobiliária da cidade deste governante pode ser percebida na retomada do projeto do Canal da Jequitaia, que já fora proposto pelo Conde dos Arcos, ampliando-o e ajustando-o. claramente apontando a península de Itapagipe, prioritariamente, como o vetor da expansão urbana. Ruas largas ladeariam o canal com pontes rotatórias para a passagem de embarcações; do canal para o norte, seria feito o que ele

---

[2]Ao que tudo indica, a Planta da Cidade, neste período, estava a cargo do Engenheiro Carlos Augusto Weyll, que recebia 100 mil réis por mês para realizá-la. Em 1854. entretanto. um Ofício da Commissão de Hygiene Pública enviado à Commissão de Justiça da Câmara. datado de 09 de fevereiro, convida esta última a colaborar com o levantamento de uma planta da cidade, assim como "[...] **um projecto que possa servir de modelo na construcção de habitações**" (grifo nosso) a fim de tomar "[...] as convenientes medidas sanitárias". Com urgência, o ofício foi encaminhado ao Engenheiro Weyll, para um orçamento. Respondendo ao Vereador Antônio José do Amaral, Weyll afirma que teria muito a dizer sobre a questão, mas, conforme o solicitado, apenas orça o trabalho, estimado em nove a dez contos de réis, considerando "[...] a parte da cidade comprehendida desde a Lapinha ao pé da Soledade. até o campo Grande de São Pedro", fazendo-nos supor uma atualização daquela realizada no Governo de Andrea Soares. (OFÍCIOS..., 09/02 e 22/02 de 1854)
[3]FALLA... 1845, p. 48.

chamava de "Nova Cidade", onde seria preciso regularizar as edificações "[...] para evitar construções mesquinhas, e becos em lugar de ruas, detalhando uma cidade formosa e com boas praças"[4]. Como medida administrativa, os terrenos necessários ao projeto seriam desapropriados e vendidos depois de feitas as obras, para que o governo recuperasse o investimento.

Até o final do seu governo, contudo, as principais propostas estavam tão somente encaminhadas: a Planta da Cidade fora levantada, os projetos do Canal da Jequitaia elaborados, inclusive aqueles das eclusas, similar ao que se executava em muitos portos europeus, e os estudos para sustentação da Montanha, em andamento. A importância da Praça do Mercado, sempre uma tônica do discurso modernizador em uma cidade mercantil, faz com que Soares d'Andrea chegue a explicitar o partido que deveria ser adotado na sua elaboração, mais uma vez, enfatizando o perfil técnico do gestor:

> [...] deve ter capacidade: 1° Para receber uma doca. aberta no seo interior, aos barcos em que vem os viveres, não so em quanto descarregão, mas para se poderem demorar e quando hajão resacas fortes ou ventos do sul, que certamente os impedirão de sa[illegible] So esta condição requer um grande espaço.2° para ter expostos á venda. em casas separadas, todos os gêneros necessários a [illegible]ca. com proporções para depósitos [...] (FALLA...,1846.p. 46)

Questionando o projeto da Câmara para a Praça de São João. por não considerá-la ampla como convém àquela do mercado, constata que na Cidade Baixa, apenas um lugar poderia abrigá-la dentro desta proposta. o lado esquerdo do Arsenal da Marinha, onde estaleiros ainda realizavam atividades. Uma vez que a área também era insuficiente para sua adequada implantação, sugere um aterro até a linha daquele feito ao mar para a Alfândega. e. tendo em vista o alto custo da operação, propõe a parceria com companhias ou empresas por ação, a ainda com particulares. De fato, a área indicada por Soares d'Andrea para a construção da Praça do Mercado, a partir de então e até a segunda metade do século XX, será objeto de inúmeras propostas para este equipamento, que, de maneira geral, seguem as diretrizes sugeridas em sua *Falla á Assemblea*.

---

[4] Ibid. "[...] Aí seriam construídas três praças, a saber, uma, no centro, com 100 braças (cerca de 220 metros)de lado e duas menores, uma perto da Penha e outra junto do Canal, com 50 braças (110 metros) cada. Estas três praças seriam interligadas entre si".(UFBA.? v. 03, p. 72-3). Verificamos mais uma vez, nas propostas de expansao da malha urbana. o papel estruturante das praças na morfologia da cidade.

Uma das primeiras propostas com este fim é elaborada pelo futuro Visconde de São Lourenço, Francisco Gonçalves Martins (1851-1852), que, pretendendo sanear a área, planeja construir um mercado de peixe na Preguiça a fim de "[...] pôr- se abaixo as imundas e fedorentas cabanas que, feitas de tábuas, absorviam o líquido macerado, frutas e víceras de gado etc nelas postos à venda" (Apud SAMPAIO, 2005, p.40). Curiosamente, o projeto não tem andamento devido à objeção da Câmara Municipal que alegava não poder ficar sem o aluguel que era pago pelos donos das cabanas.

De fato, os conflitos existentes por causa da exiguidade da área destinada à Praça do Mercado e as tentativas de ordenamento do comércio parecem frequentes. Em 1849, por exemplo, os técnicos da Câmara dirigem-se à Praça de São João, onde se havia permitido a implantação de *barracas amovíveis* para as "[...] quitandeiras, e mais conductores de gêneros comestíveis e ceriais, vindos de Nazaré, eoutros Portos do Recôncavo, para abastecimento da cidade [...]", a fim de estabelecer a capacidade do local e o alinhamento das mesmas. Designando o lugar de cada uma, condicionam a permissão à observância de um modelo para a barraca previamente aprovado pela Câmara, com onze palmos de largo e oito e meio de fundo, ao alinhamento determinado, ao pagamento anual de imposto no valor de três mil réis, e à obrigação de

> [...] desmanxar as mesmas barraquinhas, todos os dias aopôr do sol. de forma que de noite nenhuma exista armada, sobpena da Postura. que prohibe atravancar as Praças e ruas, alem da demulição estantánea, e dever para sempre ser expulso do lugar (TERMOS... de26/07/1849, fl.20-1)[5].

A relação entre as atividades comerciais, as bordas marinhas. seu controle e ordenamento, não eram coisa nova, mas parecem assumir uma nova complexidade neste período, em função do volume e diversificação dos negócios da Praça da Bahia. O edifício onde funcionava a Alfândega há muito era insuficiente para desempenhar suas funções, sendo necessário o aluguel e compra de armazéns e, a partir de 1854, o alfandegamento de trapiches em

---

[5]Na ocasião, registra o escrivão o nome de todas as pessoas que terão barracas no lugar, chamando atenção a presença de escravas e de libertas, mas, principalmente, a predominância de mulheres como responsáveis pelas barracas: das 32 pessoas relacionadas, 25 são mulheres, incluindo as escravas.

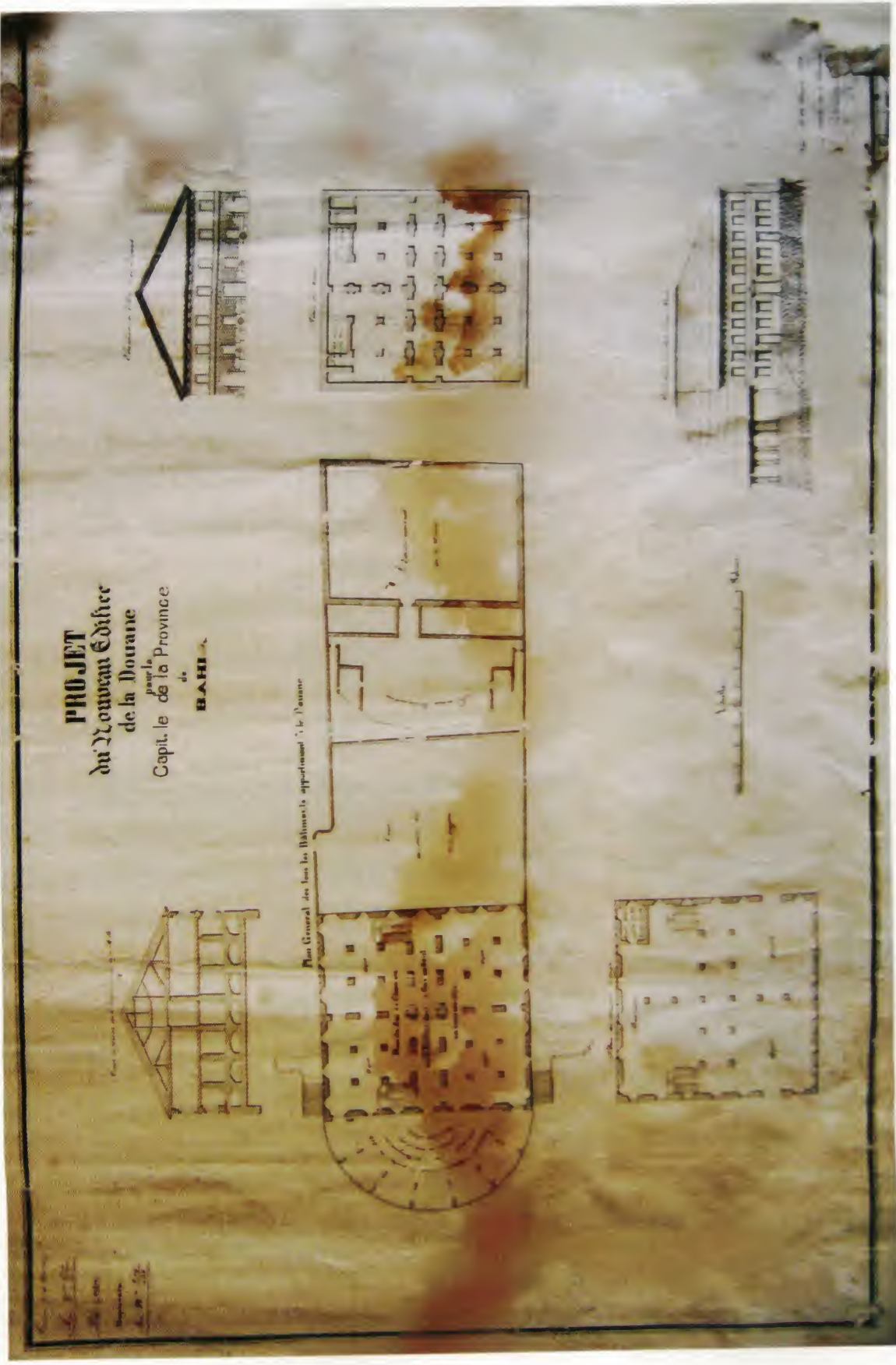
Salvador. A necessidade de aumentar e controlar a arrecadação dos impostos de importação e as constantes queixas dos comerciantes pelos prejuízos sofridos com a lentidão do processo, faz com que o Visconde de São Lourenço, em seu primeiro mandato, autorize a construção de um novo edifício para este fim. Este se insere em um planejamento mais amplo, que consiste no alargamento do aterro do Cais do Pedroso (Rua Miguel Calmon) e na retificação do Arsenal da Marinha, que absorveriam as terras oriundas do desmanche de parte da Montanha. As obras de aterro começam em 1843 e o novo edifício, que com o antigo formaria um só conjunto, seis anos mais tarde. seria inaugurado, sob risco do Engº André Przewpdowski[6] (Figura 27). O projeto, em linhas neoclássicas, mais uma vez, indica a adoção desta linguagem arquitetônica como oficial, empregada nos edifícios públicos de maior destaque e na idealização e construção do conjunto urbano da Cidade Baixa.

Os trabalhos se estenderiam até 1863, seja pela falta de recursos financeiros da Província, seja pela escassez de mão de obra habilitada para a execução - agravada pelas epidemias de cólera e febre amarela que assolam a cidade neste período-, seja pelos impasses de ordem fundiária e construtiva encontrados, o que demonstra o conflito de interesses aí existente. Para a construção da Alfândega era necessária a demolição de algumas pequenas casas pertencentes ao rico comerciante Coronel Antônio Pedroso de Albuquerque, que por elas exigia um alto valor. A outra questão envolvia interesses comerciais ingleses: o autor do projeto determinara para o edifício o emprego de madeira, abundante na Bahia, e de cantaria, que seria extraída do arrabalde da Barra; já o diretor das Obras Públicas da Província. o tenente-coronel João Blöem, apoiado pelo Inspector da Tesouraria, insistia no uso da estrutura em ferro, importada da Inglaterra, afirmando que aquela em cantaria ocuparia muito espaço e não teria resistência suficiente para suportar a rotunda. O impasse, que causa grandes atrasos à obra, obriga o diretor a prestar esclarecimentos à Junta de Engenheiros, cujo parecer recomenda a manutenção do projeto original, considerando a inadequação do ferro ao clima

---

[6] Cf. AZEVEDO (1985).

FIGURA 27 – Project Du nouveau edifice de la douane pour La Capitale de La province de Bahia. 1848. Autor: Andre Przewodowski.

Fonte: APEBA

local e à falta de dados conclusivos sobre sua aplicação[7]. O Engº Przewpdowski, contudo, é substituído da condução das obras e uma ponte em ferro com terminação triangular e guindastes, que permitia o desembarque simultâneo de três navios, contratada à fundição John Watson, é incorporada ao edifício. Rapidamente, torna-se obsoleta devido ao assoreamento da área e a inexistência de obras no local para receber embarcações de maior calado[8].

O projeto e a construção da nova Alfândega inserem-se numa proposta mais ampla de reagenciamento da área, principalmente no trecho entre a Preguiça e a Praça de São João. Os termos de vistoria e alinhamentos realizados pela Câmara em meados do século XIX revelam os cuidados com o traçado e dimensionamento da Rua da Preguiça, então alargada, e de uma nova rua aí projetada, "[...] que tera secenta palmos de largura, como se acha delineado, e marcado na planta geral das Marinhas, descrevendo desde aqui. até o Celeiro publico, huá linha recta" (TERMOS..., de25/05/1849, fl.40-1). De alguma forma, os constantes incêndios ocorridos neste trecho da Praia e a necessidade de reconstrução destes imóveis facilitavam execução do "[...] prospecto determinado pela Câmara Municipal", uma vez que esta ficava condicionada ao novo alinhamento do traçado viário[9].

Também nos trechos onde a ocupação não se encontra consolidada, verifica-se a preocupação em condicioná-la a um arruamento pré-definido em um plano, como é o caso do alinhamento fornecido aos Srs. João Reis Germano e Querino Antônio para uma casa à Rua Direita do Largo do Pilar. informando-lhes que as referências serão dadas pelo Largo e Igreja do Hospício do Pilar, pela linha do mar, e pela casa dos órfãos que existe na Praça do Comércio, "[...] deixando porem secenta palmos de largura. entre a casa para a terra, que devera servir para a futura rua [...] seguindo o prospecto determinado, pela Câmara Municipal" (TERMOS..., de 06/12/1851. fl.98).

---

[7] SAMPAIO (2005, p. 47-8).
[8] AZEVEDO (1985, p.18).
[9] Ver, por exemplo, os Termos de Vistoria e Alinhamentos no município da cidade da Bahia (1848-1855), de 28/07/1849, fl. 22/3 e o de 11/08/1849, fl. 24.

Aos cuidados com a estruturação da malha viária se junta a pretensão de um maior controle das áreas de marinha. Da Preguiça até o Pilar, a redefinição constante das linhas de borda, aforadas pelo Governo da Província a particulares, faz com que seja definida uma *Planta Geral das Marinhas*, para que haja um maior controle da ocupação. Neste período, inúmeras vistorias realizadas no Bairro da Praia referem-se a este documento, considerando o que nele fora estabelecido[10]. Em 1848, no seu *Relatório*... ao entregar o governo da Província, João José de Moura Magalhães (1847-1848) apresenta um ofício do Diretor de Obras Públicas, acompanhado de uma exposição

> [...] d'uma planta relativamente ao alinhamento que convém observar na concessão de marinhas. Este trabalho approvado pela Junta d'Engenheiros, he a meo ver importantíssimo para dar aos edifícios desta Cidade um aspecto regular, impedindo que cada individuo na construcção de suas propriedades siga o que bem lhe parecer, como infelizmente accontece. He este um meio seguro de fazer desapparecer para o futuro as irregularidades, que ainda hoje se notão na construcção de casas, e que tanto afeião a nossa Capital (RELATORIO...,1848, p.10-1)[11].

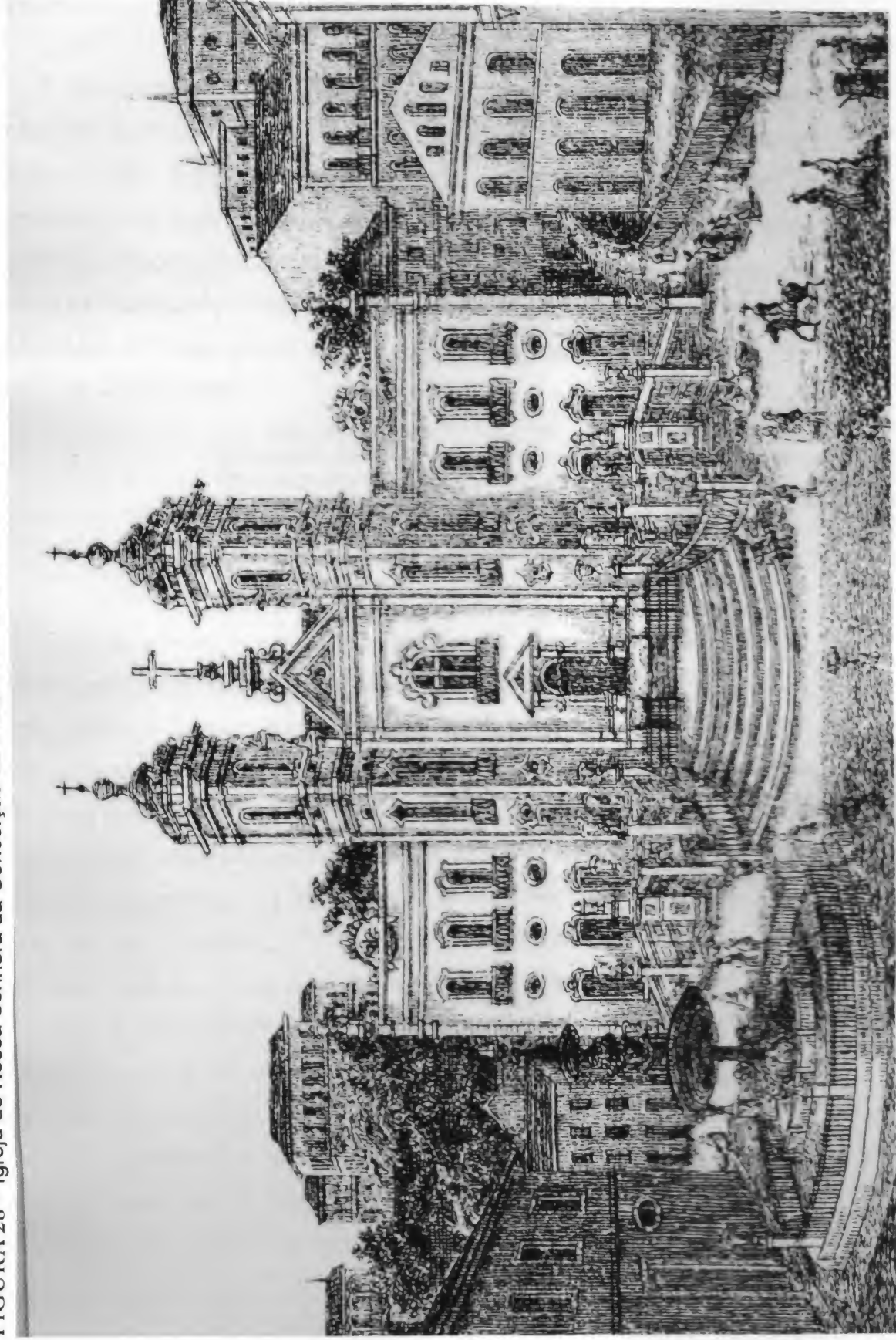
Neste plano, a despeito das prioritárias questões higiênicas e da fluidez da circulação de mercadorias e pessoas, vemos se insinuar no discurso oficial o projeto estético idealizado para a cidade; neste caso, em particular, no que diz respeito ao controle das características do conjunto constituinte do frontispício.

As constantes vistorias realizadas no trecho entre a Preguiça e a Alfândega neste período, devem-se ao fato do Presidente da Província, Francisco Gonçalves Martins, mandar alargar o adro da Igreja da Conceição da Praia, implantando uma praça voltada para o Arsenal da Marinha, com grades de ferro, com símbolos de mar e guerra, onde instala um chafariz (Figura 28). O projeto previa ainda a abertura de uma rua com 22 metros de largura, um *boulevard* que ligaria a Praça da Conceição ao mar, e um cais para embarque e desembarque de passageiros, através do terreno do Arsenal. No seu

---

[10] Ver, por exemplo, os Termos de Vistoria e Alinhamentos no município da cidade da Bahia (1848-1855), 06/06/1850, fl.36/7, para a reconstrução de uma muralha por João Gonçalves Ferreira, na Rua do Coqueiro; o de 25/05/1850, fl. 40/1, para a construção de edifício por Francisco Ezequiel Meira em área aforada na Preguiça; ou o de 24/11/1851, fl. 91, para construir ponte de madeira para as propriedades de José Pereira Saraiva, na Preguiça.

[11] RELATORIO apresentado pelo Excel. Sr. Dezembargador João José de Moura Magalhães, no acto de entregar o governo d'esta província ao Excel. Vice-Presidente Manoel Messias Leão. Bahia: Typographia de João Alves Portella, 1848. p. 10/1.

FIGURA 28 – Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia com chafariz. Gravura. 1873.

Fonte: Sampaio (2005, p. 30).

segundo governo (1868-1871), tentou junto à Marinha a autorização para executar a obra, estimada em 100 contos de réis, que seria custeada por particulares e pela Província, enfrentando, contudo, a oposição do inspetor do Arsenal [12].

A construção da Praça da Conceição, "[...] as expensas da patriotica Irmandade do Sacramento, que aceitou o convite da Presidência da Província" (FALLA...,1850, p.26), é só um dos muitos exemplos citados pelo então governante, ao qual se juntam a conclusão dos serviços nas Ladeiras da Gameleira, Preguiça e Conceição, com calçadas pavimentadas. Além dessas, as obras conduzidas por comissões nas ruas das Portas da Ribeira, d'Alfândega e Corpo Santo até as Grades de Ferro anunciam um "*periodo áureo"* na Cidade Baixa, a

> [...] sede do commercio, que se offerece immediatamente ao Estrangeiro que desembarca, e cujo estado lhe deve fazer conceber desde logo um juízo contrario, ou favorável á civilização do Paiz. terá de apresentar um contraste vantajoso com o seu estado anterior, attenta a animação que se observa em todas as Comissões que rivalizão em zelo, e o commercio que se presta á todos os sacrificios (Ibid., p.26).

Pode-se afirmar que é a partir do primeiro governo do futuro Visconde de São Lourenço que se instala em definitivo na Província uma parceria entre o poder público e os bem sucedidos negociantes na elaboração e execução de melhoramentos urbanos, que perdurará por toda a segunda metade do século XIX. Esta parceria reforça o papel dos grupos políticos e da classe comercial na idealização, financiamento e execução das intervenções urbanas. utilizando-as como instrumentos de afirmação e divulgação do projeto civilizatório. Do ponto de vista da gestão, da leitura das *Fallas*... apreende-se que o Estado, que então realizava obras por empreitada, por administração ou por comissão, encontra na última alternativa a solução ideal para a falta de recursos e de mão-de-obra, uma vez que a Comissão, geralmente formada por três cidadãos idôneos e diretamente interessados na questão, contrata, financia e fiscaliza os serviços, contribuindo o poder público com um técnico habilitado (engenheiro ou encarregado da Junta de Engenheiros) para supervisionar a obra. O sucesso de tais comissões estava relacionado ao prestigio individual de seus

[12] SAMPAIO (2005, p. 40).

membros e à sua capacidade de negociação com os proprietários de determinado trecho da cidade onde seriam efetuadas as obras, ao poder aquisitivo destes últimos e à premente necessidade das melhorias. Os relatórios apresentados à Assembleia Legislativa, ao longo do terceiro quartel dos Oitocentos, mostram o relativo êxito de tais comissões na capital, assim como os resultados pouco satisfatórios destas nas cidades do interior, fornecendo interessantes dados para um estudo sobre a administração e gestão das obras públicas, outra faceta do processo de modernização.

Em Salvador, na Cidade Baixa, a maior parte das comissões instituídas trata da melhoria dos espaços públicos, com calçamento de ruas e passeios, canalização das águas servidas, conserto dos cais e escadarias de acesso, limpeza urbana, mas também de aterros e abertura de novas ruas[13]. Tais intervenções, contudo, mostram-se paliativas e, de alguma forma, mascaram o grande problema do bairro que é a necessidade de uma significativa reforma do porto, tanto espacial quanto funcionalmente, que neste momento já operava em estado crítico:

> [...] os navios eram tão mal alojados, que era necessário bastante cuidado para não deitar a âncora sobre a do vizinho. Isto obrigava com freqüência a procurar um ancoradouro mais distante, isto é, distante do cais, o que dificultava o desembarque cômodo dos passageiros e das mercadorias (MATTOSO, 1978, p.78).

Propostas de intervenções oriundas de grupos econômicos distintos e de esferas administrativas diferentes, por vezes, tangenciam-se, em outras, se anulam mutuamente, revelando as tensões e conflitos de interesses da área, cujas repercussões tinham âmbito regional.

Os inúmeros embates entre as diferentes instâncias governamentais e seus interesses específicos, além da crise econômica que se instala na região como um todo, agravada a partir dos anos 70 do século XIX - devido à seca e às pestes que assolaram as lavouras-, encontrarão ainda outros motivos para a omissão e, por vezes, negligência do poder público em relação às ações

[13] Encontramos também registro de criação de comissões para a implantação de novos equipamentos urbanos, como é o caso dos cemitérios - das Quintas, dos Alemães, dos Ingleses-, cujas obras mostravam-se urgentes em virtude das epidemias que assolaram a cidade neste período. Cf. FALLAS dos Presidentes de Província.... deste período.

modernizadoras da cidade, mais especificamente, às atividades portuárias. Rosado salienta que a estrutura portuária existente na Bahia Imperial permitia que os governos locais exercessem a fiscalização e a arrecadação destas atividades, participando do lucro daí decorrente, firmando uma aliança entre o poder público e os comerciantes trapicheiros, a quem interessava a manutenção daquela situação[14]. Contudo, a urgência de medidas que garantissem um razoável funcionamento do porto impelirão cada vez com mais frequência a elite comercial a buscar alternativas para os problemas que se apresentavam, através da construção de docas e armazéns, mas também da proposição de planos de reagenciamento da área.

5.1. AS PORTAS DA CIDADE: OS PORTOS DE COMÉRCIO

Nas investigações sobre a evolução das cidades brasileiras, o desenvolvimento das áreas portuárias sempre foi apontado como um elemento fundamental para a sua compreensão, determinando muitas vezes a escolha do sítio, a estruturação e desenvolvimento da malha urbana, ou mesmo, a reconfiguração dos seus territórios. As tentativas de ordenamento destes espaços que abrigavam estaleiros, atracadouros, trapiches, armazéns, além de um intenso comércio, decorrente das atividades aí existentes, frequentes desde o período colonial, assumem um caráter de maior urgência a partir do início do século XIX. A Abertura dos Portos, promulgada através de Carta Régia pelo Príncipe Regente D. João, em 1808, dentre as muitas consequências que trouxe, pôs em evidência a precariedade dos portos brasileiros para atender às novas demandas. A transição do antigo sistema colonial mercantilista à gestação de uma nova forma de inserção da economia brasileira no contexto internacional, a despeito de suas contradições, exigia dentre outras medidas a implantação de uma infraestrutura que permitisse com eficiência a fluidez de mercadorias desde os setores produtivos até os mercados consumidores.

Durante a primeira metade dos Oitocentos, propostas de ampliação e reagenciamento das áreas portuárias foram elaboradas nas principais cidades

---

[14] ROSADO(1983, p.46).

do país, em sua maioria, entretanto, não executadas. Tal processo, no qual são percebidas novas idealizações espaciais, nas quais os elementos de defesa, indispensáveis durante o período colonial, já não são prioritários, será acelerado na segunda metade do século e apresentará novos aspectos que valem a pena ressaltar. Dentre eles, pode-se destacar a criação de uma legislação específica sobre estas áreas das cidades, as chamadas *terras de marinha*, uma sequência de determinações legais que, paulatinamente, atribuiu ao Estado a propriedade das terras públicas, e que, concomitantemente, passa a admitir a sua exploração por empresários, nacionais ou estrangeiros, desde que associados a grupos locais. Essa construção jurídica culmina com o Decreto nº 1746, de 13 de outubro de 1869, que autorizava o Governo a

> [...] abrir concorrência pública para que empresários interessados pudessem executar obras de melhoramentos nos portos brasileiros, recebendo em troca o direito de exploração de tarifas de embarque e desembarque de mercadorias, na forma de Concessão de Serviço Público (HONORATO, 1996, p.88)[15].

Outro aspecto que deve ser pontuado é um maior desenvolvimento tecnológico, decorrente da criação de instituições de formação de mão de obra especializada, mas, principalmente, do intercâmbio de informações com a vinda de profissionais estrangeiros para trabalhar em obras públicas e do envio de brasileiros para estudar no exterior[16]. Foram estes técnicos aqueles a conduzir os primeiros planos de reformulação dos portos brasileiros, da implantação de linhas férreas, das primeiras atividades siderúrgicas. e dos demais equipamentos de infraestrutura urbana.

A combinação desses fatores em meados do século XIX estabeleceu um novo conceito para os portos do país, capaz de se adequar a uma nova lógica econômica. Até então, grosso modo, os portos, na verdade,

> [...] não passavam de um conjunto desarticulado e mal construído de trapiches de madeira, onde encostavam as "lanchas" que levavam as cargas destinadas aos navios que permaneciam fundeados ao largo(HONORATO, 1996, p.81).

---

[15] O autor esclarece ainda que se deve entender por Concessão de Serviço Público

> "[...] o direito de uma empresa privada utilizar o patrimônio público para, em nome deste mesmo Poder Público, instaurar serviços de interesse coletivo recebendo em contrapartida o direito de assim cobrar. De outro modo, o Estado transfere para outrem o usufruto de seu patrimônio para que este explore".

[16] Cf. NAGAMINI (2004).

Os questionamentos sobre os projetos, então, em curso no país, assim como a análise técnica daqueles executados no exterior e a divulgação de investigações científicas sobre novas tecnologias e materiais construtivos, tornam-se frequentes nos debates das associações de engenheiros, reproduzidas em periódicos institucionais. Esta literatura especializada tornou-se o meio mais eficiente para divulgação dos debates sobre temáticas científicas, como a cidade, não apenas para o tradicional público de profissionais, mas, sobretudo, para os administradores públicos que se encontravam distantes dos centros de discussão, seja do exterior, seja das grandes cidades brasileiras.

Um excelente panorama da discussão sobre os portos, por exemplo, é oferecido pelo artigo do Engenheiro André Rebouças, em 1874, publicado na Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro. Intitulado *Portos de Commercio, novos estudos durante a viagem a Europa e aos Estados Unidos em 1872 e 1873*, o artigo analisa, sob o ponto de vista de um técnico e de forma comparativa, as soluções empregadas nos portos de várias cidades europeias e americanas, as vantagens e desvantagens de cada solução, os avanços tecnológicos e construtivos e a intrínseca relação entre o projeto e o modelo de gestão, não deixando ainda o autor de estabelecer uma analogia com era, então, executado na cidade do Rio de Janeiro.

Defensor das concessões públicas, Rebouças refere-se às importantes reformas que haviam se introduzido no "[...] systema de projectar e executar melhoramentos em portos de commercio": as docas. Afirma que, nos países mais avançados, a tipologia empregada nos projetos era das *docas de trânsito*, e não mais das *docas de armazenagem*, então construídas para servir ao rápido movimento de importação e exportação. O rebatimento deste conceito no projeto do porto lançava mão de uma das últimas conquistas da engenharia moderna daqueles tempos: o *jetty-principle*, na concisa expressão dos técnicos ingleses, o princípio ou o sistema de molhes perpendiculares. O novo sistema apontava assim a obsolescência dos antigos modelos empregados em muitas cidades, como Londres, e reproduzidos em várias partes do mundo. Para melhor compreensão, as docas foram assim definidas:

> [...] Uma doca é propriamente um complexo de construções, de machinas e de apparelhos, especialmente destinados ao embarque, ao desembarque, á armazenagem, e á locomoção rápida e econômica de mercadorias nos portos de mar. Sob o ponto de vista technico, póde-se definir uma doca um ancoradouro artificial, cercado de caes, de telheiros, e de armazéns, munidos dos machinismos mais adequados a servir, com rapidez e economia, á locomoção, á manutenção, e á percepção dos direitos das mercadorias, tanto na importação, quanto na exportação. Sob o ponto de vista commercial, uma doca é uma grande machina (*ou melhor, um grande estabelecimento)* custeada por uma companhia, que se propõe a fazer, com o mínimo dispendio de tempo e capital, todas as operações de embarque, desembarque e armazenagem, e desempenhar os encargos fiscaes das mercadorias na sua passagem pelos portos de commercio. Cumpre, além disso, acrescentar que uma doca, convenientemente construída e custeada, é o meio mais efficaz e econômico de evitar o contrabando (REBOUÇAS. 1872, p.153-4).

Apesar de apresentar dificuldades para os portos de grandes marés, como Londres e Liverpool, Rebouças indica o *jetty-principle* como a maneira de otimizar o funcionamento destes equipamentos, modelo que, "aquela altura, já fora experimentado no projeto do porto do Maranhão, realizado pelo inglês Charles Neate. Configurava-se assim um *typo* , a saber:

> [...] O *jetty-principle* - isto é, o princípio dos molhes se funda na multiplicação da extensão útil do caes, ou melhor. da linha de atracação das docas pela construcção de molhes ou pontes perpendiculares. As docas, projectadas segundo este novo principio se caracterisam:
> 1° por um caes geral de alinhamento contínuo;
> 2° por molhes ou pontes perpendiculares de um caracter menos permanente do que o caes geral;
> 3° por uma rua, também de alinhamento contínuo parallela ao caes (Ibid., p.163-4).

O caráter "menos permanente" das pontes seria dado pelo material utilizado, madeira ou ferro, por razões econômicas e pelas possibilidades que as tecnologias modernas ofereciam para a manutenção destes, tema que seria, inclusive, objeto de discussões e artigos específicos no mesmo periódico. A rua paralela ao cais funcionaria como um limite, isolando a doca dos edifícios urbanos, facilitando o movimento das mercadorias, além de servir aos veículos e vias férreas e de permitir a valorização imobiliária dos lotes do entorno, através da implantação da infraestrutura. Muitos desses elementos serão encontrados nas propostas elaboradas para as áreas portuárias do país, durante a segunda metade do século XIX, que se aproximavam do modelo ideal conforme as condicionantes locais.

A discussão que permeava a elaboração de projetos de melhoramentos dos portos brasileiros como visto, tomava como parâmetro as transformações que aconteciam na Europa e América sem, entretanto, incorporar plenamente os outros elementos do sistema, quais sejam, os caminhos de ferro, os telégrafos elétricos, a navegação a vapor, ou ainda, como alertava Rebouças, as idéias liberais da ciência econômica. No Brasil do Segundo Império, numa sociedade escravocrata, o processo de modernização urbana, contraditório e incompleto, apresentará particularidades, como nas propostas de melhoramentos do porto de Salvador.

5.1.1. Idealizações de modernização para o porto da Cidade da Bahia

Para além das pontuais propostas de reagenciamento da zona portuária e do projeto do canal, todas da primeira metade do século XIX, inúmeros são os projetos que, desde 1854, pretendem um redesenho do Bairro Comercial e do seu porto. Através da proposição de aterros que privilegiam ora um trecho da área, ora outro, revela-se de forma subjacente a discussão que então se travava nos meios técnicos e políticos sobre a forma ideal de sua organização espacial e da reconfiguração necessária das áreas do seu entorno. Mais do que as questões relativas ao espaço físico, as fontes documentais analisadas apresentam aspectos da complexa relação Estado x iniciativa privada nas ações de modernização urbana, através dos processos de concessão, tão recomendados pelo discurso internacional no período, e que aqui. encontrou muitos entraves para a sua realização.

Em meados do século XIX, o fraco desempenho da economia baiana tornava-a dependente dos recursos oriundos de outras fontes para a execução de obras de infraestrutura, através da aplicação direta de investidores locais e/ou estrangeiros, ou ainda, da contração de empréstimos pelo governo, em transações quase sempre questionáveis. De modo geral, ao Estado cabia a "regulação" dos acordos e a oferta de garantias aos investidores, geralmente, desproporcionais aos valores aplicados. Aos interesses externos de aplicação do capital na cidade, juntavam-se os anseios de uma classe dominante local, mediados pelo Estado sem que, contudo, tenha logrado êxito nas inúmeras

propostas de modernização do porto de Salvador, durante a segunda metade do século XIX. Para Rosado,

> [...] o Estado, carente de 'um mecanismo de regulação econômica' que permitisse 'resolver a contradição social/privado em sua dimensão espacial', deu lugar a manifestações concretas de conflito de interesses, provocou choques e fracionamento da burguesia local, levando ao fracasso todos os projetos que resultariam na transformação do espaço portuário. (ROSADO, 1983, p. 13)

Pode-se afirmar que, além de condicionada à atuação da bancada política da Bahia nas negociações para a aprovação dos projetos, a modernização do porto enfrentava a forte burocracia do Império. Em nível local, apesar dos peticionários serem integrantes da Associação Comercial da Bahia, instituição a quem deveria interessar particularmente as melhorias do porto, esta nunca defendeu entusiasticamente a realização das obras, por divergências e resistência dos interesses tradicionais na economia local[17].

A inventariação das propostas para o porto de Salvador indica a introdução de reorganizações espaciais modernas, condizentes com as discussões que, então, se travavam no meio especializado, assim como um funcionamento baseado em técnicas modernas para atendimento do movimento portuário. Ainda assim, algumas propostas têm um caráter "individualista", para empregar o termo usado por Rosado ao se referir aos projetos mais setorizados, que buscavam a solução de um interesse particular.

Em 1854, o próspero comerciante João Gonçalves Ferreira propõe ao governo a ampliação do Bairro da Praia, através de aterros: um, diante do trecho compreendido entre a Alfândega e a Praça do Comércio, chegando até o Forte de São Marcelo, o outro, paralelo ao litoral da Alfândega até Água de Meninos. O autor do projeto, o Engº. André Przewdowsky[18] propõe para o primeiro trecho, um grande aterro e uma série de canais, paralelos à linha do cais primitivo, o que aumentava a área de atracação, nos quais seriam

[17] Cf. ROSADO (1983, 63-72)
[18] Apesar de fazer parte da Junta de Engenheiros da Província, o autor do projeto estava nesta época designado pelo governo para examinar a implantação da Estrada de Ferro Salvador-Juazeiro, assinando também neste período soluções de contenção da encosta, no trecho entre a Sé e Água de Meninos, parecendo ser-lhe possível desenvolver projetos para particulares. (Cf. ROSADO,1983, p. 55)

abrigadas as embarcações. Interligadas através de pontes, nas áreas aterradas seriam construídos quarteirões de casas e praças à beira-mar, além de um novo edifício destinado à alfândega e Consulado, nas proximidades do forte. O projeto distinguia as áreas de atracação das pequenas embarcações. além de propor no segundo trecho, a construção de novos quarteirões regulares de casas, transformando, curiosamente, a área residual entre o antigo perfil do litoral e o novo conjunto em praças. O plano ficou conhecido como o de "João dos Cocos", por causa da alcunha do proponente. Tachado de visionário. faz o requerente diversas petições nos anos seguintes ao Governo Imperial. sem ser, contudo, atendido. (Figura29).

Pequenas e pontuais obras seriam executadas nas áreas de atracação do porto, como em 1856, quando se conclui o novo Cais das Amarras , trabalhando-se então "[...] na lateral sul da praça projectada pelo Engº Francisco Pereira Aguiar, da qual a frente será feita a custa da Associação Commercial, que para isso já deu providencias" (FALLA...,1856,p.65). Neste mesmo ano, os engenheiros civis Henry Saw e John Blunt elaboram um *Plano geral para um dique mechanico* para a área de Água de Meninos (Figura30), projeto pontual que, apesar das inovações técnicas, não promove significativas alterações espaciais neste trecho do litoral. Em 1857, novamente André Przewdowsky elabora um *Projecto para alargar e endireitar a Cidade Baixa da Bahia*, provavelmente por solicitação do comerciante Joaquim Pereira Marinho[19], que já construíra neste ano um novo cais nas Pedreiras. diante do trapiche Novo e Maciel, aproveitando a remoção dos entulhos retirados da Montanha[20]. Curiosamente, esta proposta destaca-se dentre as muitas apresentadas ao longo dos anos para a ampliação territorial da Cidade Baixa - que privilegiam o trecho entre a Alfândega e a Praça do Comércio-. por propor um significativo aterro no sentido sul, entre o Arsenal da Marinha e o Unhão, alinhado com a Alfândega e estruturado em quarteirões de casas, interrompidos por uma área de atracação, o Porto da Jaqueira (Figura 31).

---

[19] Apesar de não encontrarmos nenhuma petição alusiva ao *Projecto* apresentado. a legenda do mesmo toma como referência a proposta que fora aprovada para os trapiches novos do negociante Pereira, nas Pedreiras, parecendo-nos uma ampliação da mesma

[20] RELATÓRIO..., 1855, p.07.

A partir de então, as solicitações de autorização para aterros e construções de docas se sucedem. Em 1866, é a vez da firma Wilson Het e Cia. pedir licença para construir uma doca; em 1869, os importantes negociantes Antônio Francisco de Lacerda, Pedro Pereira Monteiro. Francisco Sampaio Viana e Joaquim de Castro Guimarães reivindicam o direito de construir docas e armazéns no porto. Neste mesmo ano o Governo fica autorizado, através do Decreto nº 1746, de 13 de outubro, para "[...] contractar a construcção nos differentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação" (Apud ROSADO, 1983, p.112), facilitando as novas iniciativas para a modernização dos portos.

A despeito da grave crise econômica que assola a província nos anos de 1870[21], este será um momento particularmente profícuo na elaboração de levantamento e projetos para o porto de Salvador. De 1870. são duas propostas que seguem uma mesma diretriz, prevendo aterros e a construção de docas no trecho compreendido entre a Praça Riachuelo e a Jequitaia. A primeira propunha a construção de docas abrigadas (uma imperial e outra, comercial), com acesso controlado, através de uma larga via que margeava o mar, situada no prolongamento do alinhamento do Cais das Amarras (Figura 32). A segunda, no mesmo partido, mas, mais ambiciosa que a anterior, foi apresentada pelos filhos de João Gonçalves Ferreira, Manoel Jesuíno Ferreira e Francisco Ignácio Ferreira, que, julgando ter direitos adquiridos no que concerne à concessão, elaboram uma variante do projeto do pai. solicitando a preferência na construção de docas e armazéns entre o Cais das Amarras até a altura do Forte de São Marcelo, e alargamento do trecho entre a Praça do Comércio e a Estação ferroviária da Jequitaia. (Figura 33[22]). Conforme informações no carimbo da prancha, o levantamento da área foi efetuado pelo Agrimensor Pedro Júlio David, que assina o documento, ficando em branco a autoria da proposta de intervenção, que estaria a cargo de um engenheiro. Nas observações, o documento traz esclarecimentos sobre as cotas de sondagem e

[21] Cf. TAVARES (1982)

[22]Apesar de não constar nesta prancha nenhuma indicação precisa sobre os proponentes da intervenção, consideramos que as características do projeto são compatíveis com as descrições encontradas da proposta.

oscilações da maré, além de explicitar as etapas de execução da proposta. Na primeira etapa, se daria a construção da doca entre o Cais Novo e os Coqueiros, próximo a Águas de Meninos, assim como uma parte que avançava ao mar, diante deste trecho; posteriormente, a continuação do cais para a construção da segunda doca, no sentido da Jequitaia; e, para o futuro, uma ampliação até a Calçada, com a edificação de vários quarteirões.

Apesar de negado o direito adquirido, a concessão para a execução do projeto foi concedida e, curiosamente, seu início protelado até 1872, quando é criada em Londres a Bahia Docks Company[23], que assume a concessão dos Irmãos Ferreira e reformula totalmente o plano sob o traço Charles Neate, engenheiro que trabalhara na construção do porto do Rio de Janeiro. A nova proposta previa a construção de uma grande doca entre Água de Meninos e o Pilar, com 158.000 m^{2}e 2.400 metros lineares de cais, limitando-se com o mar através de um píer para transatlânticos, com dois diques interiores aparelhados para consertos e reparos de embarcações, além de duas outras docas, servindo uma delas ao público e para abrigo de saveiros e barcos de pequeno porte. Percebe-se aí, claramente, a aplicação do *jetty-principle* no agenciamento dos molhes, tipologia defendida pelos especialistas para os portos de comércio, em virtude, principalmente da otimização do espaço e das facilidades de controle dos fluxos pelos gestores. O projeto apresenta ainda uma área de expansão do porto, no trecho situado entre Água de Meninos e o Forte da Jequitaia, com a construção de uma segunda doca interligada à primeira, e uma considerável área de aterros para novas construções (Figura 34). Até 1887, período de vigência da concessão dos Irmãos Ferreira, vários comerciantes enviam ao governo propostas com teor semelhante.

Os conflitos decorrentes dos muitos interesses econômicos que exigiam a remodelação do porto podem ser lidos no levantamento da Cidade Baixa, ente o Unhão e a Igreja de São Francisco de Paula, efetuado pelo Engenheiro Hugh Wilson em 1871. Planta revela uma borda marinha praticamente privatizada

---

[23] A Companhia tinha à frente o Barão de Mauá e outros sócios ingleses e foi dissolvida em 1879 sem que tenha conseguido a aprovação da proposta pelo Governo cujo parecer sobre o assunto é reiteradamente protelado. A concessão, por outro lado, caducou em 1887

pelas atividades dos trapiches, principalmente, entre a Praça Riachuelo e a Jequitaia, ficando o trecho da orla entre a Alfândega e o Cais das Amarras, já alvo de melhoramentos durante o século XIX, destinado às sedes das grandes casas comerciais e aos muitos atracadouros de passageiros e de mercadorias. No sentido sul, para além da Alfândega, uma área significativa ainda era ocupada pelos edifícios do Arsenal, onde, então, se encontrava projetada uma larga rua entre a Prainha do Peixe e seu futuro mercado, e o Largo das Princesas. (Figura 35).

De 1873 é a planta do trecho da cidade entre a Alfândega e a Casa do Comércio e, ainda que não tenhamos maiores informações sobre sua autoria e motivações, identificamos a proposição da criação de uma nova rua, paralela à Rua das Princesas, novos quarteirões e um novo cais com largura de 20,00 metros (Figura 36). Do mesmo ano é a *Planta da Praça Riachuelo ao Pilar com projecto de prosseguimento do Caes Novo e de ruas nas marinhas correspondentes ao Caes Dourado*, cuja proposta, similar a tantas outras do período, previa a construção de um novo cais em área aterrada, alinhado a partir da Praça Riachuelo, de quarteirões regulares e de uma malha viária de maiores dimensões. (Figura 37).

Proposta curiosa é aquela de 1875, quando, considerando o banco de areia existente ao lado do forte de São Paulo, Manoel Joaquim de Souza e Silva propõe a construção de uma doca e um quebra-mar arborizado que, partindo do Forte de São Marcelo em direção à Gamboa, no sentido sul, formasse uma marina com capacidade para 500 navios. Uma linha férrea conduziria as mercadorias à Alfândega e armazéns, e, junto à encosta, existiriam diques para reparos de embarcações. César Farum, no mesmo ano, solicita concessão para construir docas e planos inclinados. Em 1877, a Empresa Edificadora pretendeu alargar o Bairro da Praia, aterrando da Alfândega ao Pilar, construindo uma rua e um cais. No ano seguinte, José Antônio de Araújo propõe ao governo a reconstrução dos Mercados de Santa Bárbara e do Ouro e o uso das marinhas vizinhas, sem sucesso. Em 1879, a firma Pinto Moreira & Cia. requer licença para construir uma doca na Praça do Ouro, sem êxito. Em 1882, novamente José Antônio de Araújo pretende

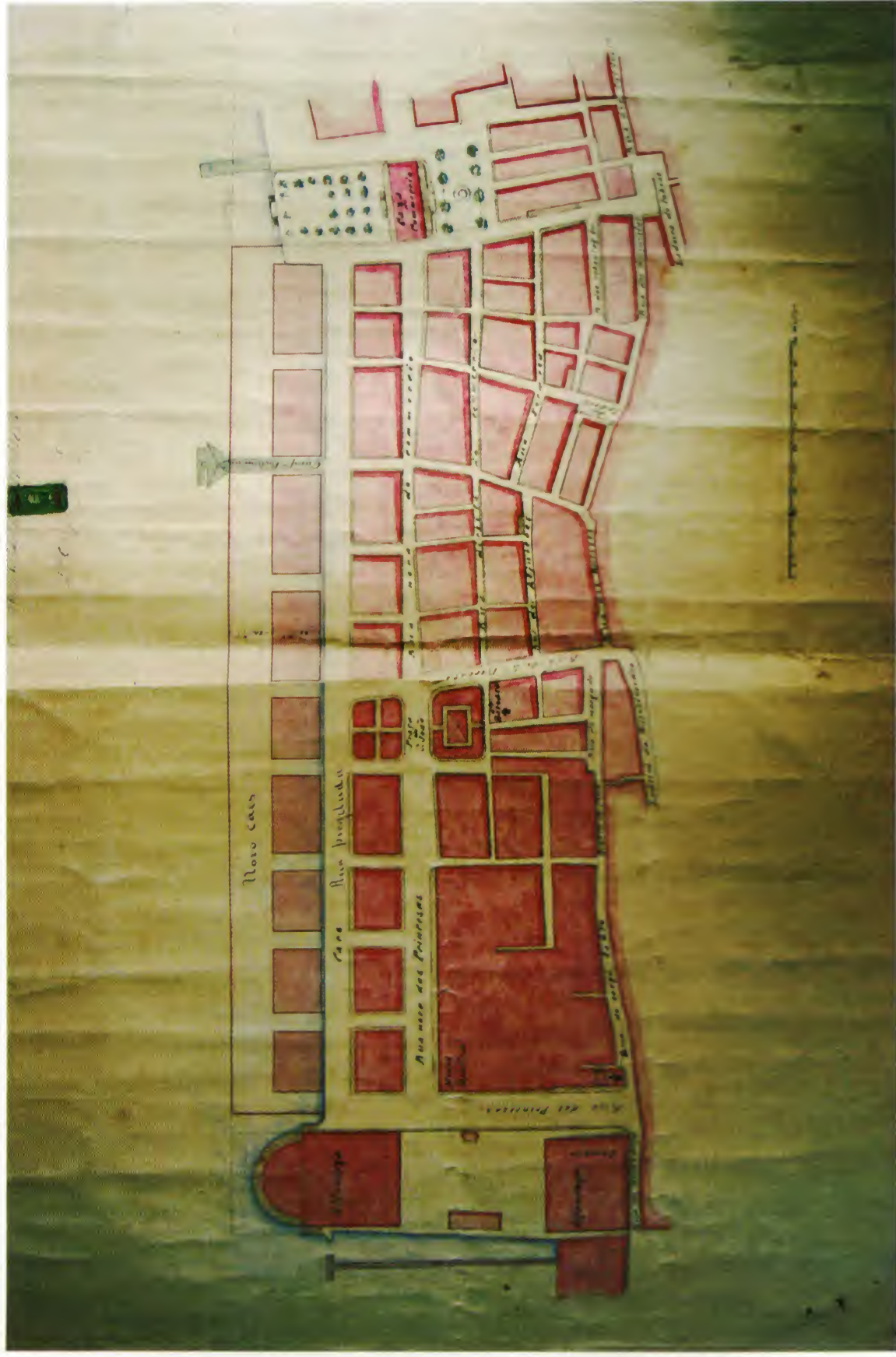
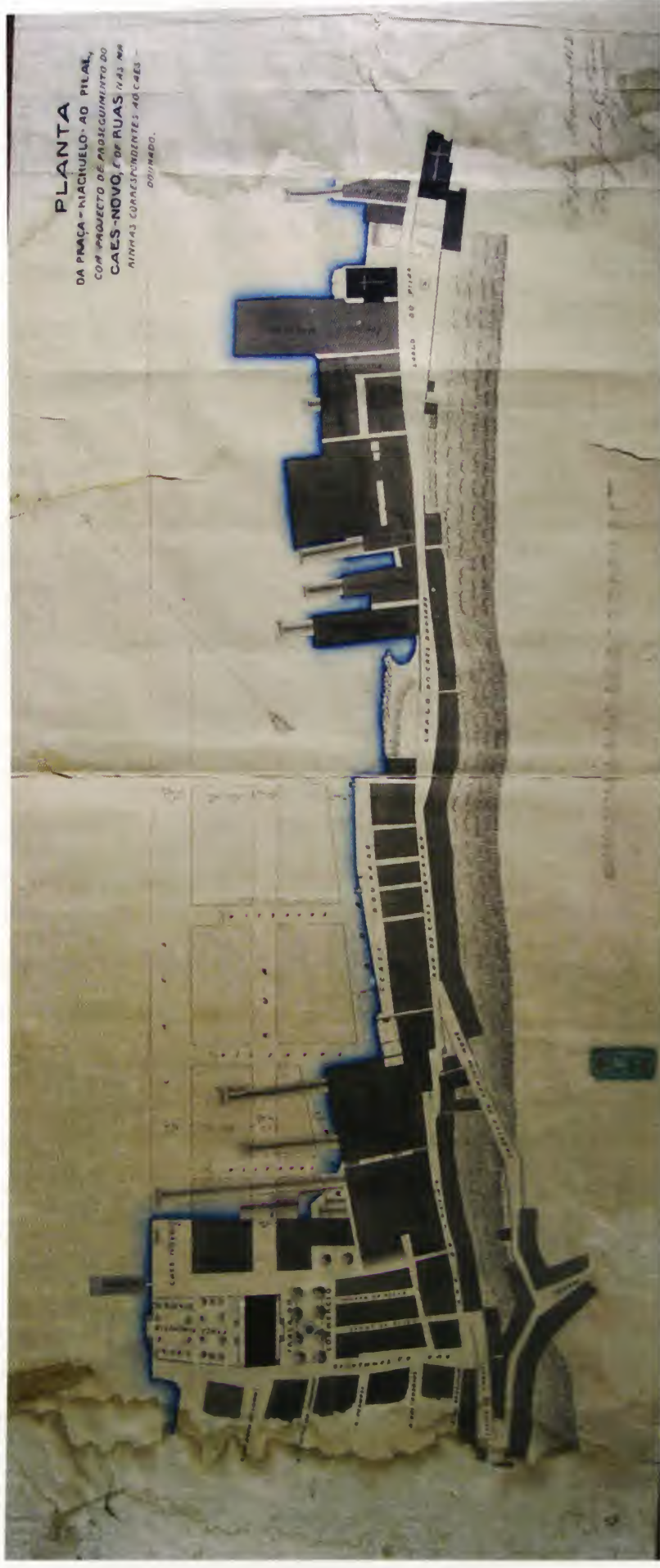
FIGURA 36 – Planta para alargamento do caes da Praça Riachuelo a Alfândega Nova. 1873.

Fonte: APEBA.

FIGURA 37 – Planta da Praça Riachuelo ao Pilar, com projecto de prosseguimento do caes novo, e de ruas nas marinhas correspondentes ao Caes Dourado. 1873.

Fonte: APEBA.

realizar melhoramentos no trecho da Alfândega e Arsenal da Marinha, com quebra-mares no sentido da Gamboa, concedendo-lhe o Governo provincial o direito de construir um mercado diante da Praça de São João e uma doca. Este negociante ainda insistiria numa nova proposta em 1886.

Mas, é de 1885 o projeto do engenheiro inglês Edmund Penley Cox, conhecido como *Plano Cox*, que, considerado de excelência, obtém apoio de grande número de comerciantes e empresas de navegação e de diversos setores da administração pública, principalmente porque o solicitante não requer subvenção ou qualquer outro auxílio do governo. Conhecendo apenas a descrição do projeto e a repercussão que teve entre os comerciantes, podemos supor que a estruturação do espaço físico deveria seguir as novas tipologias em voga na Europa e América do Norte. Sua proposta, cujas primeiras petições datam do final dos anos 50 dos Oitocentos, visava construir docas na área da Jequitaia e de Água de Meninos, com a criação de diques, plano inclinado para os navios de até duas mil toneladas, guindaste hidráulico, além de cais, molhe, depósitos para carvão, trapiches e edificação para a fiscalização, estruturando-se em três etapas de execução através de financiamento por recursos ingleses. O plano, contudo, é indeferido, segundo periódicos locais, por entender o governo não poder fazer concessões desta natureza, sem plantas e orçamentos. Mesmo atendendo às exigências, o solicitante não obtém sucesso, apesar de, em 1889, às portas da República, o então Presidente da Província considerá-lo da maior importância[24].

Com o intuito de garantir melhores condições de fluidez nesta zona da cidade, paralelamente às propostas de melhoramentos da área portuária propriamente dita, o poder local efetua outras parcerias, através da concessão de exploração de serviços por prazos pré-estabelecidos, para a implantação de elementos de infraestrutura urbana, além de intervenções pontuais patrocinadas pelos cofres públicos. Em 1858, por exemplo, é firmado contrato entre a Província e o Dr. Francisco Antônio Pereira Rocha, em decorrência da Lei Provincial nº 676, de 02/01/1858, para a abertura de passagem subterrânea

[24]RELATORIO...,1889, p.145-8.

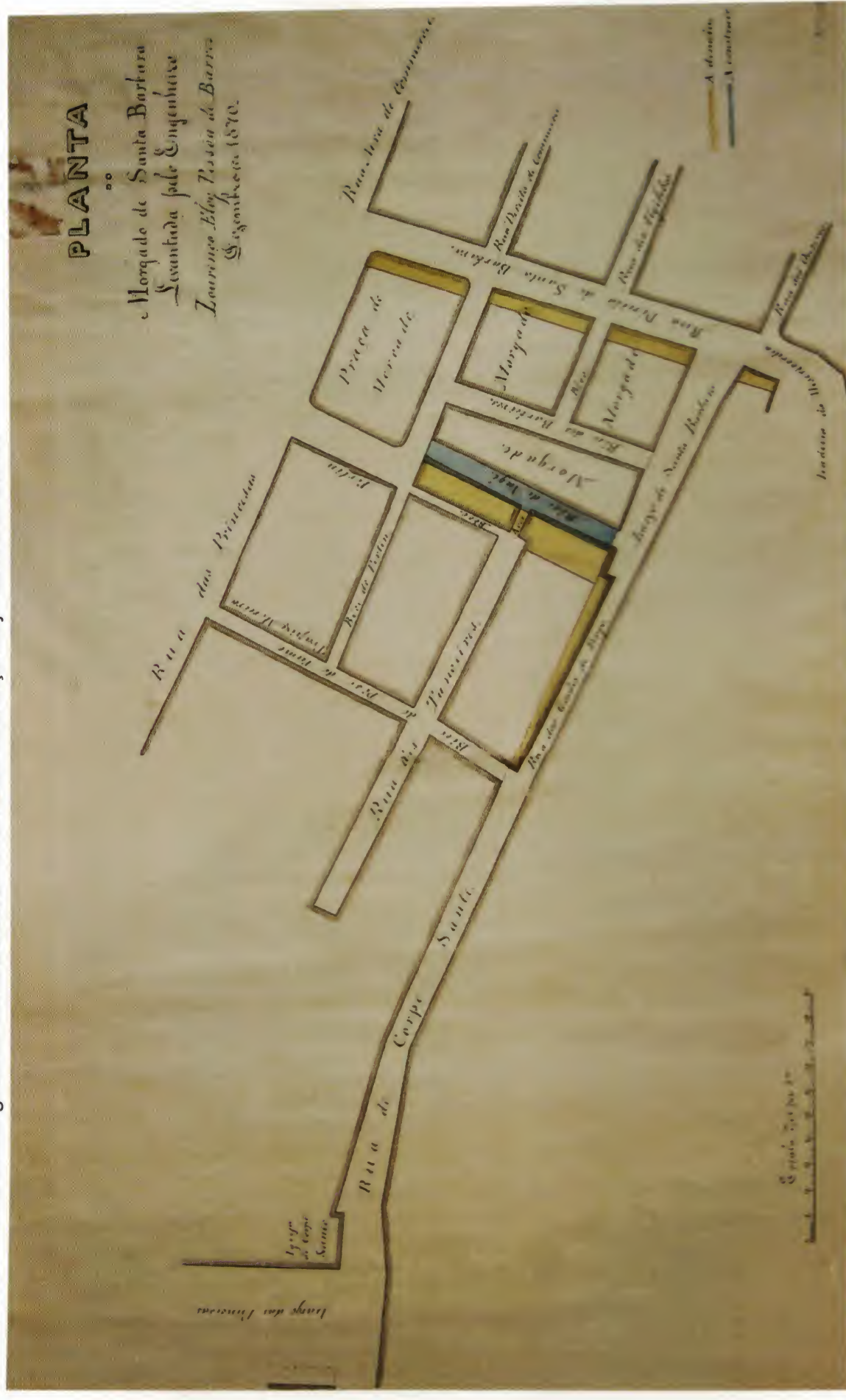
que "[...] partindo do litoral do Coqueiro d'Agua de Meninos vá sahir á rua da Valla junto a horta do Convento do Carmo" (RELATORIO..., 1858, s/p), cujo projeto é de autoria do Engº Henry Law. Em 1861, estão em andamento as obras de dessecação do pântano próximo ao seminário de São Joaquim, tão prejudicial à saúde, dos órfãos e vizinhos, que sofriam sempre "[...] na epocha de calor, de febres intermittentes, provenientes das emanações deletereas que d'elles se desprendem", tendo delas se encarregado o Comendador José de Barros Reis, dirigido pelo engenheiro da província Pessoa de Barros. Em 1870, as preocupações com o rigor do dimensionamento e alinhamento das ruas de determinados trechos, acompanhadas da necessidade de pavimentação, fazem com que as ruas das Grades de Ferro, Santa Bárbara e becos adjacentes, sejam redesenhadas, ao tempo em que se contratam os serviços de calçamento destas e de outras ruas do bairro, como a do Comércio, do Taboão e da Conceição (Figura 38). Em 1873, a expensas da Província, é projetada e orçada a abertura e alargamento da Rua do Pezo do Fumo, ligando o Largo das Princesas à Rua de Santa Bárbara, "[...] que será de muita utilidade pública", e, retomando em parte uma proposta de décadas anteriores, previa a demolição de parte da Igreja de Santa Bárbara, assim como de praticamente um terço da Igreja do Corpo Santo (Figura 39).

Ainda não é possível afirmar com precisão quantos projetos de melhoramentos do porto de Salvador foram elaborados durante a segunda metade do século XIX, a "fase reivindicatória", para usar a definição de Rosado. Entretanto, naqueles conhecidos, é possível identificar uma diversidade de arranjos espaciais que, eventualmente, priorizam trechos distintos do litoral, apontando na maioria das vezes, uma expansão do porto no sentido da Calçada, área aonde se instalava a estação ferroviária. Todos propõem aterros ao mar, denunciando a saturação do espaço para o desenvolvimento das atividades portuárias e comerciais. Em alguns casos, encontramos a proposição de diques protegidos, bacias fechadas de forma quadrangular, de ingresso controlado, remetendo aos projetos das docas dos portos europeus no início do século XIX, cuja tipologia era então questionada. A aprovação de projetos desta natureza, alternados à aprovação de outros que propõem uma organização espacial mais próxima do modelo idealizado em

FIGURA 38 – Planta do Morgado de Santa Bárbara. 1870. Autor: Lourenço Eloy Pessoa de Barros.

Fonte: APEBA.

FIGURA 39 – Planta da Cidade Baixa entre o Morgado de Santa Bárbara e Alfândega. 1873. Autor: José Machado.

Fonte: APEBA.

meados do século, parecem indicar uma indefinição do Estado quanto à tipologia mais adequada nos melhoramentos do porto de Salvador. Vale ressaltar na maioria das propostas conhecidas as suas autorias, indicando a maior participação de engenheiros e arquitetos, de várias nacionalidades e formações, no planejamento da cidade. Em comum, todas as propostas apresentam o insucesso das concessões, problema que se prolongaria durante a República, e quando, de fato, ocorrem as obras de modernização do porto.

5.2. OS MELHORAMENTOS URBANOS

A aceleração das iniciativas de modernização do Bairro Comercial, como dito, ganha novo fôlego durante a segunda metade do século XIX, e é percebida com clareza nos melhoramentos propostos para a infraestrutura da região. A partir de então, verifica-se que tais melhorias assumem uma maior complexidade nas relações Estado x iniciativa privada quando tratam de serviços fundamentais à modernização da cidade, como é o caso dos transportes, abastecimento de água e esgotamento sanitário, onde o capital estrangeiro participa de forma quase que exclusiva, chegando a induzir a ocupação e valorização de determinadas zonas urbanas, com a anuência do governo local.

Neste sentido, a implantação de um sistema de transportes urbanos foi fundamental e tem na Cidade Baixa o seu primeiro registro. Em 1845, o Barão de Caçapava, através da Lei nº 224, de 04 de maio, concede a concessão de exploração por dez anos para qualquer companhia que estabeleça uma linha de *omnibus*, das Pedreiras à Baixa do Bonfim e para outras direções da cidade, sem, contudo, obter sucesso junto ao empresariado, neste primeiro momento. Só em 1849, Rafael Ariani propõe-se a fazer o transporte urbano e estabelecer uma fábrica de carros que rivalizasse com os do Rio de Janeiro, em terrenos adquiridos no Bonfim. O sucesso dos negócios, que contava com a confiança da população e o apoio do governo, fazem com que em 1851, já se oferecessem carros de aluguel às freguesias da Conceição e do Pilar.

O funcionamento do serviço, contudo, seria muitas vezes comprometido pelo estado de conservação dos logradouros e de edifícios em iminente risco de desabamento, ou ainda pelo deslizamento de terras da montanha, como atestam as inúmeras reclamações encaminhadas ao poder público pelo concessionário, principalmente no trecho compreendido entre a Preguiça e o Porto do Bonfim, onde

> [...] continuamente acontecem fracassos, ora se quebrando rodas ou eixos ou molas nos carros, e muito principalmente nas gôndolas que transitam quase o dia inteiro com incômodo e susto, para não dizer perigo para os passageiros que nela transitam (Apud SAMPAIO 2005, p. 150)[25]

Em muitos casos, a pavimentação das ruas fica a cargo das empresas concessionárias do transporte urbano, vinculada à expansão das linhas de bonde, serviço que era fiscalizado pelo poder público e gerava sempre muita polêmica, em função da qualidade do material empregado nas obras e a sua durabilidade[26].

Em 1867, os herdeiros de Ariani juntam-se à empresa *Vehiculos Econômicos*, fundada em 1866, com a proposta de ligar os bairros do Bonfim e Itapagipe ao centro comercial, praticamente monopolizando a concessão do serviço de transporte nesta região da cidade, até as vésperas da República. As constantes obras e propostas de ligação das áreas do Pilar e Água de Meninos com o trecho mais consolidado da Cidade Baixa indicam um período de adensamento, o que é induzido e facilitado pelas novas formas de articulação da região com outros pontos da cidade. Isto pode ser observado através dos Termos de Vistoria e Alinhamentos do Município, a partir de meados do século XIX, quando são mais frequentes as solicitações de licenciamento de obras no distrito do Pilar, principalmente a partir dos anos 70, sempre em conformidade com "[...] o prospecto determinado pela Câmara Municipal"[27].

---

[25] Carta enviada por Rafael Ariani ao governo.

[26] Em 1868, por exemplo, é contratado o calçamento das ruas da Cidade Baixa em paralelepípedos, da Rua das Princesas ao Bomfim, onde seriam assentados os trilhos de ferro da Vehiculos Econômicos. Salienta o engenheiro que fiscalizava a obra, contudo, em virtude dos problemas antecedentes, que "[seja] de parallelepipedos, pelo menos, da Rua das Princesas á Santíssima Trindade, em função da conservação e durabilidade por causa da intensidade do tráfego". RELATORIO...,1868,p.50-1.

[27] Fundamental era a estruturação urbana deste trecho como elo entre o centro comercial e a Península de Itapagipe, área que a partir do 3º quartel do século XIX apresenta um acelerado processo de adensamento, principalmente nos trechos da Madragoa e Porto do Bomfim, numa

A malha urbana é redesenhada em função do traçado do bonde e das quadras. Nas áreas onde o arruamento ainda se encontra indefinido, determinará o alinhamento das edificações, como no caso da solicitação feita por Catilina Dultra para cercar um terreno na Travessa da Mangueira, distrito do Pilar, sendo informada pelo engenheiro da Câmara que "[...] devem seguir uma parallela ao eixo dos Vehiculos Econômicos, na distancia de 4^{m}.40 de modo que a passagem dos mesmos Vehiculos fique com 8^{m}.80 largura da rua do Bom Gosto" (TERMOS...,de15/10/1877, fl.17). Naquelas de ocupação consolidada, privilegia o poder público os interesses dos concessionarios, como no segundo requerimento da Casa Pia dos Órfãos de São Joaquim para reedificar um prédio que fora incendiado à Praça do Comércio, explicando o técnico que analisa que o primeiro fora negado "[...] por pretender a Comp^{a} de Vehiculos Economicos estabelecer trilhos naquella localidade", deferindo então o pedido[28].

A esta rede de circulação que se expande, articulam-se novos elementos, como a ferrovia e o elevador hidráulico. Da primeira, temos notícias a partir de 1858 da preparação do canteiro de obras, conduzida pelo engenheiro Charles Vignoles, com o início do aterro do *arrabalde da Jequitaia*, que empregou "[...] trezentos e cinqüenta operários, sendo cento e sessenta e sete italianos e outros brasileiros"[29]. Em 1860, inicia-se a construção da Estação da Jequitaia, ponto de partida da *Estrada de Ferro da Bahia ao Joazeiro*, financiada pelo capital inglês, sendo composta por dois edifícios distintos e separados - um para passageiros e outro para mercadorias-, cujas obras estavam em andamento[30], à qual, mais tarde, vão se conectar as linhas de bonde (Figura 40). Em 1868, contudo, o transporte de gêneros e volumes do centro do comércio à Jequitaia, e vice-versa, ainda se realizava por carroças, o que faz a Companhia requer o aforamento das marinhas na travessa do Cais Novo para

---

ligação direta com a implantação do sistema de transporte urbano. Os Termos de Vistoria e Alinhamento do município da cidade da Bahia (1877 1886). Infelizmente os importantíssimos dados do período compreendido entre 1855 e 1877 não puderam ser [illegible], uma vez que este livro do conjunto dos Termos de Vistorias e Alinhamentos não foi localizado no Arquivo Histórico Municipal da Fundação Gregório de Mattos.

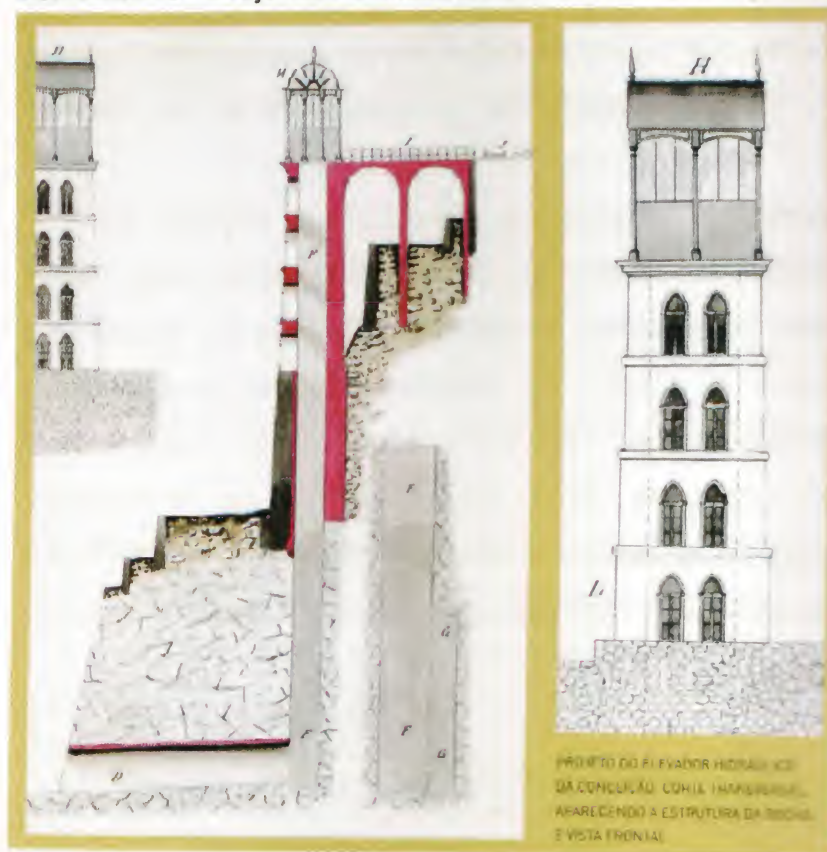
[28] TERMOS..., de 24/04/1878, fl. 35.

[29] FERNANDES (2006, p.102).

[30] FALLA..., 1860,p.94.

FIGURA 40 – Estação de passageiros da Bahia and San Francisco Raiwail, na Calçada. 1865.

Fonte: Sampaio (2005, p.156).

FIGURA 41 – Projeto do Elevador Hidráulico da Conceição. s/d.

Fonte: Sampaio (p.185).

nelas construir uma ponte de ferro. Solicitação deferida e projeto elaborado, aguardava-se então o material que viria da Inglaterra para sua execução[31].

Quanto à articulação da zona comercial com a Cidade Alta, através do *Elevador Hydraulico da Conceição* ou *Parafuso*, como ficou conhecido, sabemos que a lei Provincial nº 944 concedera a Thomaz Wilson e Alexandre Messeder o privilégio por 25 anos de construir sobre a encosta ocidental transporte de cargas e passageiros. Assume a concessão Antônio Lacerda, que escolhe como local para implantação o sítio diante da velha alfândega, onde comprara e demolira um edifício pertencente à Santa Casa de Misericórdia para instalação da casa de máquinas. As facilidades prometidas pelo novo equipamento - um exemplo de arrojo tecnológico para a época-, na ligação entre os dois planos da cidade, são proteladas em virtude do atraso das obras de aformoseamento da Praça do Palácio, então em andamento em 1869, necessitando da demolição da antiga Casa da Relação para a construção do elevador[32] (Figura 41). A continuidade do projeto de fluidez urbana tem prosseguimento, em 1886, com a decisão da companhia Transportes Urbanos de construir um elevador na área do Taboão, um plano ambicioso que previa o transporte de passageiros e cargas, numa das zonas mais movimentadas da cidade. Uma série de modificações no projeto e questões de ordem econômica faz com que, só na República, a proposta se efetive[33].

Os serviços de infraestrutura urbana se organizam. O abastecimento de água, que desde a fundação da cidade se utilizou da abundância de mananciais do sítio e das inúmeras fontes para consumo dos moradores e abastecimento das embarcações, em meados do século era um assunto que preocupava o poder público por não serem potáveis. Com a criação da Companhia do Queimado, em 1852, previa-se um maior controle das condições higiênicas de captação e transporte da água, com a instalação de cinco chafarizes entre Água de Meninos e a Conceição da Praia, proposta

---

[31] RELATORIO..., 1868, p. 45.
[32] RELATORIO..., 1869, p.40-1.
[33]Dos últimos anos do Império é a implantação do Plano Inclinado Isabel ou Plano Gonçalves, como ficou conhecido, da companhia Linha Circular, e dos primeiros anos republicanos o Plano Inclinado do Pilar que serão tratados mais adiante.

comprometida por questões alfandegárias relativas à importação destes equipamentos. A importância do abastecimento de água neste trecho da cidade deve-se ainda à grande incidência de incêndios em residências, casas de negócios e trapiches que provocavam significativos prejuízos, fazendo com que a Companhia instale onze "torneiras da salvação" para auxiliarem no seu combate[34]. Em 1871, é criada uma associação denominada *Voluntarios contra incendios*, composta por pessoas empregadas no comércio para combater e prevenir a ação dos sinistros. Instalada em barracão de madeira no Cais do Ouro, a associação executa rondas à noite na Cidade Baixa desde a Alfândega velha até a Praça do Comércio e, com o auxílio das companhias de seguro contra fogo, grandes interessadas na questão, passam a utilizar com sucesso novas máquinas denominadas *extinctores*. O entusiasmo original pouco dura, sendo necessária a contratação de efetivos para o serviço de combate aos incêndios e, em 1877, o corpo de bombeiros passa a ser gerido pela Câmara Municipal[35].

Outra das questões cruciais da área sempre foi a limpeza de edifícios e espaços públicos e a destinação do lixo. À situação, agravada pelo aumento da população, das atividades comerciais e epidemias que assolavam a cidade, dedicavam-se inúmeras posturas coercitivas, mas sempre ineficazes. Em 1864, é instituído um *Plano de Asseio da Cidade*, prevendo-se a coleta de lixo e sua remoção para localidades distantes da área central, também sem sucesso. As dificuldades na limpeza da Cidade Baixa, particularmente, provocam reclamações do concessionário, que afirma que

> [...] nas proximidades da praça do mercado, nos cais, nas ruas próximas da Alfândega, Arsenal da Marinha e outras, às vezes a acumulação de lixo e cisco é tal, que custa a crer que pela manhã todas tivessem sido varridas e transportado para os depósitos tudo o que se apanhou em todas elas (Apud SAMPAIO, 2005, p,120).

O problema persistirá por décadas e aparecerá sempre como um entrave à imagem moderna que se pretendia da cidade. É também deste período, a autorização do governo para contratar os serviços de canalização "[...] para escoamento das matérias escrementicias, urinarias e agoas servidas, pelo

---

[34] SAMPAIO (2005, p. 108-13).
[35] BARROS (1922, 268-9).

systema adoptado em Londres, Rio de Janeiro e Pernambuco" (RELATORIO...,1870, p. 22) em toda área da décima urbana, ainda que disponhamos apenas de dados pontuais da sua implantação nas ruas da Cidade Baixa.

Também a iluminação dos espaços públicos merece a atenção do Estado e é alvo de interesse do capital estrangeiro. Realizada até meados do século XIX por azeite de baleia, autoriza a Assembleia Provincial, em 1854, sua substituição pela iluminação a gás de carvão. O contrato, firmado em 1858 com o Dr. José de Barros Pimentel, é cedido a uma companhia inglesa criada para este fim no ano seguinte, com a anuência do governo, a *Bahia Gas Company Limited*. Para seu funcionamento, é construído um gazômetro na Rua do Noviciado, na Jequitaia; com algum atraso, feitos os encanamentos e colocados os combustores, trabalho executado por um grupo de engenheiros ingleses, chefiados pelo Engº Jorge Clark. Em 1862, a Companhia já iluminara a rua que vai do Gazômetro ao Cais Dourado, com mais de noventa combustores, para a satisfação da população que se apressava em afirmar que

> [...] quem viu a antiga illuminação com aquelles lampeões e torcidas do fedorento azeite de peixe, pendentes nas esquinas e entregues aos cuidados dos pretos, sempre desasseiados, na maior parte escravos, não podia deixar de applaudir a completa transformação que houve neste ramo do serviço público (BARROS, 1922, p.312-4).

O alto custo do serviço não impediu a continuidade do seu uso, até o início do século XX, mesmo depois da inauguração da iluminação a energia elétrica, em 1903. O carvão refinado de pedra era importado da Inglaterra para a Bahia e, após desembarcar no Cais do Carvão (nas proximidades, hoje, do Moinho), era destilado a seco no Gazômetro e transformado em gás combustível, sendo todo o processo concebido e conduzido por técnicos ingleses. Por trás do grande negócio que era o comércio de carvão, no século XIX, esteve o escocês Edward Pellow Wilson, grande "capitalista" que estava envolvido em todos os grandes empreendimentos locais, sobretudo aqueles que se vinculavam ao capital estrangeiro[36].

---

[36] Cf. TEIXEIRA (2005).

A modernização está em curso. A implantação da infraestrutura urbana, a despeito de todos os empecilhos de ordem política ou econômica, estava prejudicada ainda pela inexistência do território adequado para a satisfatória execução de tais melhorias. A necessidade de ampliação da área através de aterros de maiores proporções, o redesenho da malha viária, com a criação de novos mecanismos de articulação espacial e o controle da forma e ocupação do conjunto edificado serão intensificados a partir dos anos 70 dos Oitocentos.

Enquanto se efetuam as obras de construção da muralha no Cais do Água de Meninos[37], dirigidas pelo Engº Pessoa de Barros, elabora-se, em 1873, uma proposta de ampliação do bairro, no sentido norte, com o prosseguimento do Cais Novo, da Praça Riachuelo (diante da Casa do Comércio) ao Pilar, como já visto, percebendo-se claramente a indução da expansão no sentido norte do bairro e a consolidação de sua ocupação. Em 1879, a Lei nº 1920 autoriza o Presidente da Província a despender até a quantia de 40:000$000 com a construção de cais que ligasse a Praça do Comércio ao Cais Dourado, através de aterro, para com o terreno conquistado ao mar fazer uma rua entre aqueles dois pontos, permitindo ainda a desapropriação de prédios e terrenos para a Nova Rua do Ouro (Figura 42), uma variação mais modesta do projeto que fora apresentado em 1873. A lei prevê ainda que a despesa total da rua seja rateada entre os proprietários dos prédios que a ladeiam, aos quais se garante o aforamento dos terrenos fronteiros, à exceção daqueles necessários à rua e à praça aí projetada, pertencentes à Província[38]. Contratada a obra com o arrematante Henrique Praguer, justifica no ano seguinte o Presidente da Província a sua solicitação de maiores recursos para tocá-la, ao afirmar que

> [...] o espaço acanhado de que dispõe a Cidade Baixa o commercio d'esta importante Capital, que vae se desenvolvendo progressivamente: a estreiteza da Rua do Julião desde o Cais Dourado até a Praça do Commercio, rua na qual circulão os bonds da Companhia Vehiculos Econômicos e inúmeros outros carros de todo o gênero, cujo movimento tem sido mais de uma vez fatal ao grande transito de pessoas que alli se faz, [...] levarão-me a emprehender a obra em questão, nomeando para esse fim uma comissão de honrados negociantes de nossa praça (FALLA....1980, p. 59).

---

[37] FALLA ...,1873, p.52.

[38] BARROS (1922, p. 329-30).

No mesmo ano começa a funcionar a Praça do Mercado do Ouro, cujo edifício principiara a ser construído em 1874, pela Companhia Edificadora, sua proprietária. O prédio, destinado a mercado, açougues, armazéns, salões e cômodos para negócios, situava-se à Rua do Cais Dourado, medindo 75 m de frente e 100 m de fundo, em área conquistada ao mar, com cais para embarcações de cabotagem. Do lado do mar, apresentava dois elegantes sobrados, unidos por um frontispício com grandes portões de ferro na entrada. No centro, um pátio com quatro pavilhões sobre colunas de ferro, destinados a acomodar 120 quitandeiras de verduras, frutas etc, e um chafariz, destacando-se o edifício pela qualidade dos trabalhos em cantaria e ferro[39] (Figura 43).

De fato, a necessidade de disciplinar o comércio de gêneros alimentícios volta à tona neste período, em virtude da caótica situação que se encontrava no bairro e das epidemias que ainda acometiam a cidade. Em 1869, é contratada pela Província a construção do Mercado do Peixe, na freguesia da Conceição da Praia, comprometendo-se esta a entregar, para aquele fim, livre e desembaraçado de qualquer ônus, o terreno da Prainha do Peixe, sito entre o Arsenal da Marinha e o Trapiche Motta, e, apesar de todas as desapropriações efetuadas, a obra não aconteceu, sendo rescindido o contrato nos anos 80[40] (Figura 44).

Também no mesmo período, são retomadas as obras de contenção da Montanha, paralisadas por falta de recursos, com o início da construção da nova rua na encosta, a Ladeira da Montanha. Segundo a planta e perfis executados pelo Tenente-Coronel de Engenheiros, Dr. Francisco Pereira de Aguiar, a nova via de articulação entre os dois planos da cidade fora traçada com uma largura de 8,80 m e extensão de 661,90 m, partindo da interseção da Rua do Ourives até o Largo do Theatro, vencendo uma altura de 48,84 m, com declividade de seis por cento[41] (Figura 45).

---

[39] BARROS (1922, p. 483-4). Segundo o autor, a Companhia Edificadora ofereceu-o por venda à Câmara Municipal que, não dispondo de recursos, declinou a oferta.
[40] Ibid, p. 494.
[41] FALLA ..., 1878, p. 44.

As propostas de melhoramentos urbanos se sucedem, muitas vezes retomando projetos idealizados há algum tempo que, em virtude de uma série de condicionantes, não puderam ser executados. Contudo, além das questões relativas à fluidez e à salubridade, que justificam e permeiam a maior parte das propostas de intervenção física, a partir do terceiro quartel do século XIX, insinua-se com clareza no discurso e na prática oficial da Província e do Município certa preocupação com as questões estéticas, evidenciando um projeto de aformoseamento para a cidade.

Procura-se pôr em prática, com maior rigor, um projeto de alargamento e definição do alinhamentos retilíneos nos trechos hierarquicamente mais importantes do bairro, a exemplo da Rua Nova do Comércio, transversais que levam aos cais[42] ou da Rua Nova das Princesas[43]. A relatividade das resoluções aparece quando confrontadas a interesses específicos de empreendimentos locais, como é o caso da concessão à Estrada de Ferro da Bahia a São Francisco de destinar à rua a dimensão de 30 palmos de largura, quando originalmente fora exigido 60 palmos, uma vez que a empresa alegava que

> [...] tal ideia equivaleria a prohibição formal de edificar-se o trapiche - que appesar de pertencer ao supp[e], reverte em [illegible] por facilitar a todos os gêneros da lavoura e outros, transportados pela Estrada de Ferro, um entreposto ou depozito (TERMOS..., de [illegible], fl. 30).

Da mesma forma, a proposta da malha viária parece acomodar-se a uma avaliação crítica do técnico que analisava a solicitação que pondera sobre a capacidade financeira do Município de empreender determinadas obras que exigiriam grandes somas para desapropriações. Temos como exemplo a solicitação do Sr. Manoel Dias Lima para reconstruir seu prédio à Rua da Preguiça, informando o técnico que o alinhamento deve ser o mesmo da ruina lá existente, pois, quanto à rua [...] se bem que tortuosa nada se pode alterar,

---

[42] Ver, por exemplo, a solicitação para reedificação e realinhamento de prédios pertencentes à Santa Casa da Misericórdia, na Rua do Comércio, sendo [illegible] que devem os edifícios recuar 1,76 m no Beco do Pedroso e no outro que lhe é paralelo que conduzem ao cais, e 2,20 m na Rua do Comércio, seguindo uma paralela das casas fronteiras. Cf. TERMOS..., de 28/02/1878, fl. 28.

[43] TERMOS..., de 16/06/1884, fl. 268. O requerente, Sr. Antônio [illegible], questiona o 1º parecer exarado pelo técnico que determinava 60 palmos de largura para a reedificação de suas casas à Rua das Princesas, argumentando que esta determinação só deve servir aos terrenos baldios. O parecer é ratificado.

á vista das consideráveis edificações de valor avultado que ahi estão estabelecidas "(TERMOS..., de 05/08/1882, fl.178). Ou ainda no interessantíssimo processo do requerimento do Sr. Antonio Silveira Reis para aformosear e realinhar sua casa à Rua São Francisco de Paula, no qual considera o técnico, revelando tensões internas do poder público:

> [...] Em certos bairros tortuosos e de edificações anormaes que existem em nossa cidade, e esse é um delles, não si pode prescrever um alinhamento parcial, isolado por não haver norma que regule a direcção quer para um quer para o outro lado da rua; isso depende de um plano geral que comprehenda toda a área do bairro e assim se regularise o arruamento por concordância reciproca das ruas e praças entre si [...] (TERMOS.... de 06/02/1883, fl.17).

O processo é deferido com o antigo alinhamento, "[...] para não se retardar por tempos indefinidos e talvez nunca realizáveis, os desejos ou necessidades dos inquilinos dos prédios".

O projeto estético que se evidencia escolhe espaços hierarquicamente representativos na cidade para refletir a imagem da modernidade. Em 1864, o Presidente da Provincia Luiz Antonio Barboza de Almeida (1864-1865) afirma que "[...] muito nos falta para satisfazer as necessidades de um povo moderno. [...] carecemos de tratar do aceio, limpeza e embellezamento da nossa primeira cidade", e, preocupando-lhe principalmente o aspecto das praças, encomenda então ao Engº Ladislau Widuki - que fora contratado para realizar expedições no Rio Paraguassu-, o projeto de remodelação do Largo do Terreiro, do Theatro e da Piedade[44].No final desta década, está em andamento o projeto de aformoseamento da Praça do Palácio; em 1872, é criada uma comissão para o aformoseamento da Ladeira de São Bento, com a regularização das fachadas das casas do lado da terra e criação de jardins no recuo frontal; em 1881, está em curso uma proposta de arborização das praças e ruas no trecho compreendido entre a Praça do Palácio e a Piedade, obras que, pela importância que assumem para o poder público, são sempre citadas nos relatórios apresentados pelos governantes à Assembleia Provincial como exemplos da modernização da cidade.

Na Cidade Baixa, as preocupações com o aspecto do conjunto construído e dos espaços públicos, notadamente as praças, vêm de longa data, tendo no

---

[44] FALLA ...., 1864, p.16.

FIGURA 45 – Ladeira da Montanha. 1890. Autor: desconhecido.

Fonte: Sampaio (2005, p. 220)

FIGURA 46 – Praça do Comercio com chafariz. Gravura. s/d.

Fonte: Sampaio (2005, p. 25).

Estado seu principal agente do controle, com o apoio das elites comerciais. A Associação Comercial, cumprindo seu papel de auxiliar do Estado no projeto civilizador, assumira a construção e manutenção das duas praças que ladeiam seu edifício-sede, até o início do século XX. A primeira delas é a Praça do Comércio[45] (depois, denominada dos Tamarineiros e, hoje, Conde dos Arcos), que começa a ser aformoseada em 1841, pouco depois da criação da Associação, com uma proposta de arborização, sendo alguns anos depois fechada com elegantes gradis e portões de ferro. Em 1855, o centro da praça recebe belo chafariz, que figurara na entrada da exposição de Londres de 1851, o primeiro assentado na Bahia, sob a direção do mecânico francês José Revault, sobre degraus, com altura total de 23 palmos e quatro candelabros com torneiras. De 1867, são as novas obras de embelezamento da praça,

> [...] com o fito de desembargá-la de objectos que afeiavão, collocando-se em roda ao arvores que a ornão, uma fileira de mourões de pedra, fechadas por correntes de ferro que impedem a passagem de carros e animaes, conservando-se livre às pessoas que transitão a pé por esse espaço (MATTOS, p.255) (Figura 46).

Em 1867, interliga-se à Praça do Ouro e às novas ruas, articulando o conjunto da Associação- edifício-sede e duas praças, novo pólo do bairro-, com malha viária que se implantava. A segunda é a Praça Riachuelo, construída em local do "entulho das marinhas" procedido em 1864, por iniciativa do desembargador Luis Antônio Barbosa de Almeida, com a concordância da Câmara Municipal. Em 1867, encontrava-se pronta, servindo de "[...] grande recreio aos habitantes da cidade baixa", que, com recursos próprios, contratava aí apresentações musicais duas vezes por semana e, em execução, estava a escada na borda do mar que, depois de pronta, serviria para como grande porta de desembarque da cidade. Considera-se que este melhoramento

> [...] há muito reclamado, e que contígua uma bela praça arborizada dará uma melhor idéia do nosso adiantamento aos estrangeiros que frequentemente desembarcam na nossa cidade do que as más escadas que existem pelo nosso caes, infelizmente quase sempre immundos e obstruídos com volumes de todas as naturezas (ibid., p.257)

Concluída a praça, projeta-se em 1866, colocar no centro da mesma um modesto monumento com o busto do Almirante Barrozo, herói do Riachuelo. Em 1870, para os festejos do fim da guerra, uma proposta mais ambiciosa é

---

[45] Atentar que nos referimos àquela situada nos fundos do edifício da Associação Comercial, e não a que lhe é fronteira, a Praça Riachuelo.

elaborada, de erigir "uma memória de pedra mármore que symbolize os feitos do exército e armada", procurando-se na Europa projetos que se adequassem às expectativas estéticas e monumentais da Associação e à disponibilidade dos recursos financeiros. Dentre os vários encaminhados à Junta Comercial, opta-se pelo modelo nº 04, em bronze, vindo de Paris, elaborado pelo *architecto Delapome*. A pedra inicial é lançada em 1872, sendo inaugurado dois anos mais tarde com grandes festividades[46] (Figura 47).

Espaços de representação, eleitos para simbolizar o progresso e a modernidade da cidade, principalmente para o olhar estrangeiro, parecem construir um percurso, desde o ponto de chegada à cidade até sua condução à Cidade Alta, por excelência o lugar privilegiado das civilizadas práticas de sociabilidade. Este circuito será durante décadas favorecido pela ação do poder público na melhoria da infraestrutura urbana e nas tentativas de controle da imagem do conjunto edificado. A negação da cidade antiga cresce à medida que aumentam as demandas sociais, econômicas e políticas, conduzidas pela lógica capitalista de então, para a adoção de uma idéia de civilização completamente importada, que não admite particularidades locais, principalmente as de ordem cultural.

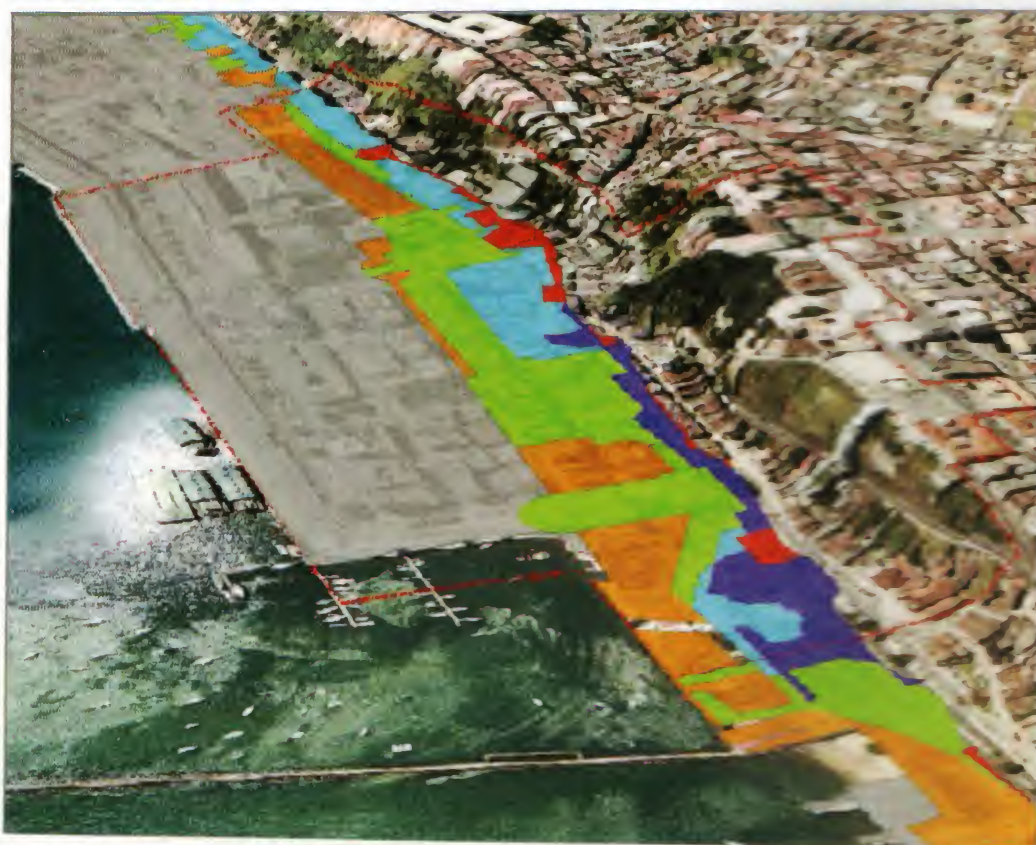
Durante o século XIX, consolida-se a expansão territorial do bairro, no sentido oeste, em aterros ao mar, observando a diretriz de ocupação indicada desde os primeiros tempos da colonização (Figura 48). A expansão da área disponível para novas construções no bairro, inclusive, é uma constante nas propostas desenvolvidas, principalmente, na segunda metade do século XIX. Mais do que a organização e ampliação do porto e das condições de circulação era necessário dotar o bairro de novos espaços para a ampliação das atividades mercantis. Permitidos pelas recentes conquistas tecnológicas, nos grandes aterros propostos poder-se-ia construir o cenário da cidade moderna, fluida e esteticamente adequada aos novos tempos, além de atender aos interesses imobiliários que se expandiam na cidade, em consonância com a implementação da infraestrutura urbana e dos serviços públicos.

---

[46] A respeito das discussões sobre o projeto e as modificações efetuadas, ver a obra supracitada, p. 230-49.

FIGURA 47 – Praça Riachuelo. Postal. [Início do século XX?].

Fonte: AHM/ FGM.

FIGURA 48 – Simulação das sucessivas áreas aterradas nos distritos da Conceição da Praia e do Pilar.

Fonte: Rocha (2007, p. 75)

ATERROS:

1550	1716–1801
1551–1630	1802–1860
1631–1715	1861–1920

Às vésperas da República, acentuava-se a necessidade das grandes transformações que pudessem imprimir à Cidade Baixa uma imagem condizente com o seu papel econômico. Em 1885. o parecer de um técnico municipal - ao analisar uma solicitação de Henrique Praguer para reconstruir um prédio recentemente incendiado, cuja fachada principal está voltada para a Rua Conselheiro Saraiva -, indica-nos as impressões de uma elite intelectual sobre a área, neste momento:

> [...] É de se esperar que na reconstrucção se adopte um systema de fachada de gosto mais apurado e de effeito architectonico do que os mássicos disgraciosos e triviais de quase todos os edifícios de nosso bairro commercial (TERMOS..., de 11/05/1885, p.298

A República tentaria se encarregar das transformações

6. CAPÍTULO IV

DA CONCEIÇÃO DA PRAIA AO PILAR: OS MELHORAMENTOS URBANOS NA PRIMEIRA REPÚBLICA (1890-1930).

Os últimos anos do século XIX trarão consigo uma série de significativas transformações. No plano internacional, o contexto econômico é redesenhado pela nova fase do capitalismo, com o acirramento da competição entre os países desenvolvidos que imprimem um ritmo cada vez mais agressivo à aplicação do excedente econômico nas chamadas áreas periféricas, através de vantajosas negociações para os credores, na disputa pelos mercados consumidores. Nestas operações, os interesses do capital estrangeiro coincidem com aqueles dos governos locais não só do ponto de vista econômico, destinando, prioritariamente, o grande volume de capital aplicado à implantação dos serviços de infraestrutura (com especial atenção às estradas de ferro e às zonas portuárias), mas, também como a ação na implementação do projeto civilizatório.

No plano nacional, a substituição do regime monárquico pelo republicano, apesar de não implicar em profundas modificações nas relações de poder, trará no sistema federalista novas possibilidades de efetivação de projetos locais, contrapondo-se à excessiva centralização administrativa do período anterior. Uma das características do projeto de modernização então em curso desde o final do século XVIII - o papel decisivo do Estado na concepção e condução das reformas de todas as ordens necessárias à nova lógica urbana -, será facilitada pela República, que permitirá que os governos assumam um papel preponderante na condução dos interesses locais. Neste período, um sistemático programa de investimentos públicos, conduzido pelo governo central, volta-se particularmente para as obras de infraestrutura urbana, com ênfase àquelas realizadas na região sudeste, mais particularmente no Rio de Janeiro e São Paulo, criando modelos de intervenção que serão reproduzidos em diferentes escalas, conforme os contextos locais.

No âmbito local, a República instala-se sem maiores alardes. A situação econômica de Salvador e da região adjacente pouco se modificou em relação àquela do final do Império, alternando momentos de retração a outros de recuperação, principalmente, em função do desenvolvimento da lavoura cacaueira, novo produto de exportação, que percorre a sua trajetória mais promissora e a plena afirmação econômica. A monocultura do cacau que, a partir de 1860, começara a apresentar um melhor desempenho graças à introdução de variedades mais resistentes às pragas e à expansão do mercado consumidor, vincula-se a uma estrutura de produção e comercialização, até então, inexistente, fazendo com que o estado ocupe o segundo lugar na produção mundial[1]. O surpreendente desempenho das exportações de cacau por outro lado, imprimiram uma dinâmica própria ao crescimento das plantações, resultando na ocupação de áreas inaptas ao plantio, comprometendo o sistema de produção. Além disto, a concorrência no mercado internacional dava larga vantagem ao cacau das colônias inglesas, na África, onde as lavouras cresciam em ritmo espantoso. Considerado o período do ápice da produção cacaueira na Bahia, os últimos anos da Primeira República coincidiram também com o seu declínio, em virtude, principalmente, de uma política diretiva ou estratégia de ação que garantisse uma maior consistência àquele sistema econômico.

O favorável momento econômico estimula ainda outros setores da economia local, a exemplo da industrialização, atividade atraída pelo Estado à província através de subsídios, redução, ou mesmo isenção de impostos. Apesar do parque fabril da Bahia ter sido considerado nos finais dos Oitocentos o maior do país, contando ainda com fábricas de charutos, chapéus, sabonetes e um setor metalúrgico expressivo para os padrões da época, em Salvador, este processo fora retardado devido à instabilidade da economia local, afirmando-se a importância do setor comercial.

> [...] ao contrario do periodo colonial, quando a Bahia era identificada, quase, como um sinônimo do 'Recôncavo e açúcar', na Primeira República o enunciado é diferente: a Bahia é praça comercial de Salvador. (CARDOSO, 1991, p. 39)

[1] Cf. GARCEZ e FREITAS (1979).

Salvador amplia a sua influência na região. concentrando recursos financeiros, econômicos, políticos e sociais de todo o estado, polarizando a atração de populações rurais que procuravam fugir das grandes secas que assolaram a região, desde o século anterior, tornando ainda mais urgente a resolução dos complexos problemas a cidade. entre eles. a demanda habitacional. Assiste-se a um significativo aumento populacional entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do período republicano, a exemplo do que ocorrera nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Salvador era, então, a terceira cidade do país e. segundo dados censitários a população que, em 1872, fora estimada em 129.000 habitantes chega em 1920, a 230.000 moradores. Embora a progressão populacional não tenha sido tão expressiva como aquela das duas maiores capitais do país foi um fator determinante para agravar os problemas urbanos há muito existentes. uma vez que as melhorias na infraestrutura da cidade não acompanhavam este crescimento. A crítica situação de alguns trechos da cidade forçará alguns particulares a realizarem serviços de infraestrutura, geralmente obras relativas à melhoria da malha viária, de forma individual ou em comissões num modelo que já fora identificado no século anterior.

Uma das consequências deste quadro da cidade era o agravamento das já precárias condições de salubridade do meio urbano numeras vezes assolado por uma série de epidemias e onde com alguma frequência, doenças como a varíola, febre amarela. disenteria ou febre tifóide eram responsáveis por um número alarmante de óbitos.

Pode-se afirmar que outra das consequências era a imagem depreciativa que se construía da cidade, tanto para os habitantes e particularmente, a leitura das classes dominantes). tanto para os estrangeiros potenciais investidores no processo de modernização urbana. A imprensa local contribuia na formação deste imaginário, criticando as heranças do período colonial, sobretudo, nos costumes da populaçao. denunciando o atraso da cidade pela inexistência de equipamentos adequados, a qualidade de sua arquitetura, mas,

principalmente, estabelecendo comparações com os "centros adiantados" do país[2].E, 1912, o Diário de Notícias reclamava:

> A velha capital da antiga metrópole, quando dizemos velha, não é em relação aos seus trezentos e oitenta e três annos de edade, mas sim, a seu aspecto colonial – está cheia de edificações seculares, de altas casas roídas, de paredes esboroadas com grossos tóros de pau servindo-lhes de amparo, de numero considerável de muros fendidos, tudo ameaçador, tudo em imminencia de desastres lamentáveis (Apud LEITE, 1996, p.27).

Esta imagem destoava daquela que fora idealizada pela elite ilustrada desde o século anterior e ratificada pelo discurso republicano. A nova ordem e o progresso almejados exigiam da sociedade transformações profundas em todos os níveis, espelhando-se em exemplos de cidades cujas imagens refletiam os ideais de civilização e modernidade.

> O juízo de civilização que se formulava adquire logo um vínculo inextricável com padrões de cultura, sociedade, ordem, estética, infra-estrutura e cidade típicos dos centros mais adiantados da Europa e, por, vezes, dos Estados Unidos.[...] Daí Paris e Londres, mais destacadamente, e Berlim, com surpreendente relevância tornarem-se exemplos recorrentes e freqüentes de centros altamente civilizados.(Ibid., p. 39).

Neste ideário, que se constrói também através dos periódicos locais, as referências à moderna capital do país são inúmeras, assim como às outras capitais que passavam por melhoramentos urbanos. No seu editorial, de 15/07/1912, o Diário de Notícias, com alguma inveja, referia-se ao sentimento de descontentamento da sociedade soteropolitana:

> [...] E quando ouviamos, e quando liamos, quando sabiamos o que é S. Paulo, o que é o Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Pará, Amazonas, com suas avenidas extensas, suas ruas largas, seus edifícios elegantes, seus theatros, seus jardins, sua iluminação magnífica para o gozo, o conforto, o bem estar de todos de sua população, ricos e pobres, nos invejamos o bom fado que há presidido a vida daquelles departamentos felizes do nosso país (Ibid., p.40-1).

De fato, a ideia de civilizar Salvador estava inexoravelmente relacionada à remodelação de uma cidade que se expandia com velocidade, transformando as áreas suburbanas em bairros residenciais, loteando as grandes glebas das antigas fazendas, redefinindo as hierarquias dos seus diversos setores. O projeto de modernização da cidade, durante a Primeira República, estará mais evidente durante o primeiro Governo Seabra (1912-1916), que, já no início do

---

[2] A este respeito ver LEITE (1996).

mandato, "[...] remodela e moderniza a cidade, tornando-a formosa e hygienica". Para o governador, que já fora ministro do Governo Rodrigues Alves, quando das reformas do Rio de Janeiro, é urgente a aplicação de medidas higiênicas e estéticas à cidade, a fim de colocá-la ao lado das principais cidades do mundo.

> [...] reaes melhoramentos que, como symbolos do nosso caminhar para a civilisação, e interrompendo a treva do passado se levantam do nada, e crescem, e se adeantam, e hão de ser em proximo futuro, a irrecusável prova documental da creadora e patriotica actividade desta época (MENSAGEM..., 1913, p. 154).

Neste processo, as remodelações do Bairro Comercial assumem um papel de relevância na construção de uma imagem moderna da cidade. Do ponto de vista funcional, era o lugar das atividades econômicas mais importantes da cidade e da região, o lugar da interseção da chegada e redistribuição das mercadorias importadas para o interior do estado e das exportações dos produtos da região, notadamente, o cacau, então a "riqueza da Bahia". A necessidade de conexões satisfatórias das malhas de circulação – marítima, viária e ferroviária-, era imperiosa, o que era comprometido, sobremodo, pela exiguidade do território, mas, principalmente pela ausência de capital para a execução dos melhoramentos. A paulatina estruturação dos serviços públicos, notadamente aqueles relativos aos setores técnicos que conduziam as obras e as estratégias da gestão para a obtenção de recursos para executá-las, através de concessões ao setor privado, são outros importantes aspectos do processo de modernização que em Salvador, ainda aguardam estudos específicos. A urgencia para a realização das obras de infraestrutura na cidade encontra no interesse do capital estrangeiro o meio possível para sua efetivação, facilitado por medidas legais que permitem a contração de empréstimos pelos governos locais.

> [...] Não foram poucos os capitais de origem externa obtidos pela administração pública para a implementação de suas obras também neste momento determinados tipos de serviços urbanos assim como insumos para a implantação dos mesmos eram importados o que poderia, ao lado da penetração do capital internacional, constituir um estímulo para a intervenção no espaço físico-territorial da cidade (MATTEDI, BRITO; BARRETO, 1979, p. 351).

Na Cidade Baixa, além dos recursos do capital estrangeiro e daquele nacional, oriundo principalmente de investidores do Rio de Janeiro, as obras serão executadas com a participação econômica dos comerciantes locais, com

a aplicação de um imposto em ouro a taxas de 2%, e conduzidas pela Municipalidade, pelo Estado e pela União. O Plano de Melhoramentos elaborado para a Cidade Baixa terá no porto o seu carro-chefe, conduzindo toda a remodelação desta zona urbana, como de resto, todo o projeto de modernização da cidade.

6.1. DAS DOCAS DE ATRACAÇÃO AO PORTO

> *"Le port, em effet, n'est pás um simple lieu d'aterrissage um accident local. C'est la porte de la mer, le marché où les nations se donnent rendez-vous pour l'échange mutuel de leurs richesses*
> *"Les deux entidés, porte et pays, sont donc l'une de l'autre. Le second doit toujours avoir present a l'esprit l'utilité, l'indispensabilité de l'autre*(CARVALHO,1916, p. 19)"[4].

Nas principais cidades brasileiras do final do século XIX a compreensão do porto como um dos elementos principais para o desenvolvimento econômico de uma região, o lugar por excelência das trocas – de mercadorias, de valores, de ideias-, já está consolidada. É a estação de chegada do *progresso* e da *civilização*, a porta da modernidade. Em Salvador, propostas de melhoramentos elaboradas para a zona portuária e seu entorno, como já visto, não eram coisa nova. A partir de meados dos Oitocentos, de forma sistemática e contínua, projetos de ampliação e remodelação da área portuária, conduzidos quase que na sua totalidade por particulares, procuram soluções que facilitem o desempenho das principais atividades econômicas da cidade. Contudo, estes se vinculam diretamente aos interesses dos grandes comerciantes, proprietários de rentáveis trapiches que, ora apoiando, ora combatendo determinadas propostas, visam ampliar sua área de atuação junto à borda marinha.

O sistema republicano e federativo imprime uma nova velocidade aos melhoramentos do porto da cidade do Salvador que, inserido em um contexto mais amplo de modernização da infraestrutura urbana do país, apresentará

---

[3] PINHEIRO (2002, p.225).

[4] "O porto, de fato, não é apenas um lugar para atracação, um acidente local. Esta é a porta de entrada para o mar, o mercado onde as nações se encontram para a troca mútua de suas riquezas".
"Ambas as instituições, porto e país são, portanto, um do outro. O segundo deve ter sempre presente a utilidade, a indispensabilidade do outro". (Tradução nossa)

particularidades, que resultam do confronto dos diferentes interesses políticos e econômicos que condicionaram este processo.

Em 1891, o Decreto nº 1233, de 03 de janeiro, autoriza Francisco Merei e Augusto Candido Harache, ou a companhia que eles constituírem, a efetuarem obras de melhoramentos no Porto de S. Salvador. As obras contratadas consistem em:

- Construção de dois grandes molhes formando uma bacia abrigada;
- Construção de cais em todo o perímetro interior desta bacia, acostável por transatlânticos;
- Docas secas para vistoria, limpeza e reparos de embarcações;
- Aparelhamento hidráulico para cargas;
- Armazéns e alpendres para mercadorias;
- Formação de terraplenos;
- Colocação de faróis e boias de sinalização
- Construção de linhas férreas e guindastes hidráulicos para transporte de cargas.

Os concessionários disporiam, então, a partir da data de assinatura do contrato, do prazo de 18 meses para apresentar os estudos e projetos das obras contratadas e, a partir de sua aprovação, de mais 15 meses para dar início aos serviços. O prazo estipulado para a exploração da concessão era de 60 anos[5]. Um marco comemorativo é implantado no Cais das Amarras, aos 26 de agosto, batendo o então Governador José Gonçalves da Silva (1890-1891) a primeira estaca com um martelo de prata dourada[6].

O contrato celebrado nos termos do decreto supracitado seria transferido logo no mês seguinte para a Empreza Docas e Melhoramentos da Bahia,

---

[5] INSPECTORIA ...(1926, p. 26-31).

[6] Em Ata lavrada na Associação Comercial da Bahia quando da inauguração das obras, consta que o Chefe da turma de Engenheiros incumbida da construção

> [...] solicitava do Exm. Snr. Dr. Governador a honra de bater a primeira estaca. S. Ex. a isto acedeu, batendo a primeira estaca no Caes das Amarras com um martello d eprata dourada, sobre o qual achavam-se as seguintes inscripções: de um lado-Bahia 26 de agosto de 1891 – de outro lado:-inauguração dos trabalhos das docas[...] (ROSADO, 1987, p.25).

representada pelo seu presidente, o Engº Luiz da Rocha Dias[7]; no ano seguinte, assume a denominação de Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos da Bahia e, em 1906, torna-se a Companhia Cessionária do Porto da Bahia. Este fato revela uma prática corriqueira nas concessões para a instalação da infraestrutura urbana, quase sempre transferindo as concessões feitas a brasileiros para grupos estrangeiros, em um evidente favorecimento do capital estrangeiro em transações nem sempre muito claras.

Os planos e orçamentos das obras contratadas são aprovados em 1892, dependendo ainda da anuência dos Ministérios da Guerra e da Marinha o traçado definitivo do quebra-mar exterior, que no projeto partia da área do Arsenal da Marinha e passava pelo Forte de São Marcelo[8]. Estes pareceres se arrastaram durante anos e foram usados como justificativas dos concessionários para os sucessivos atrasos do início das obras[9], que, na verdade, parecem ser proteladas em virtude das inúmeras pressões destes por novos privilégios na exploração do serviço e das acomodações do novo sistema governamental.

Enquanto não têm início as obras da grande remodelação do porto, conduzidas pelo Governo Federal, serviços pontuais mas necessários ao funcionamento do mesmo continuam a ser executados pelas outras esferas administrativas. Em dezembro de 1892, é concluída a muralha do cais do Riachuelo, obra muito requisitada para abrigar o embarque e desembarque de passageiros por ocasião dos temporais, que fora orçada no valor de 33:907$578, com a qual contribuiu a Associação Comercial com 11:322$526, a Câmara Municipal com 2:645$052 e com restante o Estado[10]. Curiosamente, os recursos foram empregados numa obra fadada a desaparecer rapidamente, já que, no projeto do porto, para a área em questão previa-se sua ampliação através de aterro.

---

[7] Ibid., p.37.
[8] Decreto nº 1143, de 22/11/1892. INSPECTORIA...1926, p. [illegible]
[9] Em 1900, o Aviso do Ministério da Viação e Obras Públicas informava ao Presidente sobre o atraso da análise por parte do Ministério da Guerra (desde 1894) e solicita o entendimento entre os ministérios envolvidos para deliberação sobre a obra [illegible]
[10] Cf. RELATÓRIO DO DIRECTOR..., 1893, p. 07.

Também curioso é o fato de que, paralelamente ao projeto conduzido pela União, a Intendência Municipal continuava a legislar sobre a área no sentido de estabelecer concessões de uso e gozo em troca de obras na borda marítima. É o caso, por exemplo, da Lei nº 236, de 05/05/01896, que concede aos cidadãos Gustavo Adolpho Pereira da Silva, Dr. Eusébio Cardoso, Francisco de Mello, Firmino Pedreira Couto Ferraz, Henrique Praguer, João Joaquim Pereira e Américo Silvestre Álvares, o direito de, fazendo as obras d'arte necessárias, conquistarem ao mar uma área de 300 metros de frente e 150 metros de fundo, no espaço compreendido entre a Alfândega e a Praça Riachuelo, podendo no futuro prolongar-se até a Jequitaia. Sem direito a qualquer favor da Intendência, a não ser à isenção de décimas durante 10 anos e as licenças precisas para as obras, obrigavam-se os concessionários a construir novo cais no lugar do existente, podendo introduzir os melhoramentos que exigissem o comercio e a levantar dois mercados na área aterrada, segundo especificações da municipalidade, doando-lhe um deles, sem qualquer indenização, ao fim de 50 anos. Em troca, teriam a permissão para construir pontes férreas além da área conquistada, desde que obtida a licença[11].

Sem que o projeto fosse adiante, mais uma vez, em 1898, a Intendência autoriza o aumento do Cais das Amarras, na parte entre a boca da Praça Riachuelo e a Ponte da Navegação Bahiana, transformando o cais existente numa rua com 13 metros de largura, e mais uma área de 20 metros de fundo para edificações, e um novo cais de 15 metros de largura. A área aterrada seria concedida a terceiros pelo município, através de concorrência pública, por valor não inferior ao custo do melhoramento[12]. A sobreposição de ações nesta zona da cidade, com posturas distintas para uma mesma questão, parece indicar a falta de entrosamento e interesses contraditórios das três esferas administrativas na condução da reforma do porto.

Em 1900, o Governo Federal, através do Decreto nº 3569, de 23 de Janeiro, renova o contrato firmado em 1891, ajustando cláusulas, ampliando o

---

[11] SALVADOR. LEIS.....1900,s/p. A concessão parece ter caducado, visto que o prazo estipulado para o início das obras de entulhamento era de um ano a partir desta data.
[12] Lei nº 347, de 20/02/1998. Ibid..

prazo de uso e gozo dos serviços para 90 anos pela companhia concessionária, e estabelece o prazo de um ano para o início das obras e oito para a sua conclusão[13]. A partir daí, novos decretos prorrogariam por prazos nunca obedecidos o começo dos serviços[14], até que, em 1903, a Lei nº 1145, de 31 de dezembro, autoriza o poder Executivo a entrar em acordo com Companhia Cessionária do Porto para, mais uma vez, renovar o contrato, rever os estatutos, planos e orçamentos que já haviam sido aprovados[15].

Os transtornos provocados pela falta de infraestrutura da zona portuária e o atraso das obras, para além dos prejuízos econômicos, eram agravados pelas preocupações com as condições higiênicas do local e da sempre iminente possibilidade de uma nova epidemia. Em 1903, o Conselho Sanitário da Bahia solicita ao Governador que requeira do Governo Federal a execução de medidas de caráter profilático no porto de Salvador, para desinfecção e extinção de ratos, com métodos empregados nos portos da Europa, solicitando ainda à Intendência Municipal que adotasse os mesmos cuidados nos cais, trapiches, edifícios públicos e particulares da área[16].

Severino Vieira, então governador do estado em 1904, relata a sua pouca confiança na execução em curto prazo das obras iniciais do porto, apesar dos esforços envidados pelo Governo Federal para solucionar o caso – inclusive, com o envio ao Congresso de emenda autorizando a cobrança de imposto em ouro, como o fora para a remodelação do porto do Rio de Janeiro. A remodelação do porto era indispensável ao projeto civilizatório em curso, ponto gerador de uma série de outras transformações progressistas:

> A melhor hygiene e o mais formoso aspecto da cidade, a fácil e perfeita arrecadação das rendas, a rapidez, a commodidade e economia das mercadorias, etc, tudo contribue para que esteja sempre de atalaia, torcendo pela execução de tão imprescindíveis trabalhos (MENSAGEM 1904, 77-8).

[13] INSPECTORIA... 1926., p. 42.
[14] O Decreto nº 3911, de 26/02/1901, prorroga por um ano o início das obras; o Decreto nº 4308, de 06/01/1902, por mais oito meses; o Decreto nº 4590, de 13/10/1903, por mais seis meses; o Decreto nº 4908, de 28/07/1903, por mais seis meses. Ibid., p. 5[illegible]-57.
[15] Ibid., p. 57.
[16] MENSAGEM ..., 1903, p.21-2.

Questionando os expedientes utilizados para a prorrogação do que fora acordado, o governador apontava as irregularidades encontradas no contrato de concessão, que, apesar das normas reguladoras, apresentavam sempre particularidades em virtude dos grupos envolvidos.

A urgência das reformas e as indefinições para o seu início fazem com que, novamente, a Câmara Municipal autorize o Intendente em 1904, a mandar construir no cais de pedra (possivelmente, no cais do Riachuelo) uma cobertura de zinco, com 15 metros de comprimento, 5 metros de largura e altura correspondente, tendo duas escadas de cada lado em sentido contrário, e ainda um guindaste que suportasse a carga de uma tonelada. Servindo exclusivamente ao trânsito de passageiros e suas bagagens, denominar-se-ia "Trânsito Municipal", podendo ser utilizado por qualquer cidadão mediante imposto de 200 réis e 100 réis por volume de bagagem. A construção seria feita por concorrência pública, garantindo ao cessionário sua exploração por um prazo de 10 anos[17], medida que se contrapõe mais uma vez à concessão federal.

Novos acordos com a União renovam o contrato em 1905[18], alterando-se mais uma vez o prazo de uso e gozo dos serviços pela Companhia Cessionária (agora até 1972), que se comprometia então a iniciar as obras dentro de 18 meses, contados da data da aprovação do material necessário aos serviços. O programa e materiais a serem utilizados são estabelecidos no documento, sendo contratado os seguintes serviços:

- Construção no litoral de um cais destinado à cabotagem com 2.20 m d'água, nascendo da Alfândega, normal ao antigo cais e avançando sobre o mar numa extensão de 195 metros;
- Um cais de 8 metros, nascendo da extremidade do primeiro e com ele formando um ângulo de 90°, e orientação norte com extensão de 728 metros, onde sofre uma deflexão de 14° segue com a mesma profundidade por mais 722 metros;

[17] Lei nº 691, de 19/04/1904. SALVADOR, LEIS ..., ?, p. 58-70.
[18] Decreto nº 5550, de 06/06/1905. INSPECTORIA..., 1926., p. 58 70.

- Cais de 10 metros, em continuação ao segundo, com 830 metros de extensão e, a partir daí, o cais do saneamento, com 1525 metros de extensão, até as proximidades da ponte da Estrada de Ferro Bahia - São Francisco, na Jequitaia;
- Além disso, a construção de dois quebra-mares: o primeiro, denominado quebra-mar exterior, em oposição aos ventos sudeste e sudoeste, com 920 metros, partiria do litoral em linha reta por 483 metros, e a partir deste ponto, seguiria alinhamento curvo de raio de 730 metros e desenvolvimento de 437 metros; o segundo, denominado quebra-mar interior, seria retilíneo, com 1110 metros, em oposição aos ventos oeste. Juntamente com o cais do litoral formariam uma bacia abrigada de 127 hectares, destinados ao canal de acesso e área de flutuação;
- A área conquistada ao mar seria de 60 hectares onde se instalariam 14 armazéns (na planta apresentada constam 15 armazéns), com área de 30000 metros quadrados. Seriam em estrutura metálica, com paredes de blocos de concreto e cal hidráulica de Teil. Nestes armazéns, a movimentação das cargas se realizaria sobre linhas Decauville e transportadores elétricos de duas toneladas. Diante destes, construir-se-á uma rua larga de 16 metros, com linhas férreas de tráfego e guindastes elétricos de três toneladas. Os cais de atracação teriam bollards e arganéos, escadas de marinheiro a cada 50 metros e quatro escadas de cantaria. O canal de acesso seria balizado com bóias luminosas e faróis situados nos quebra-mares (Figura 49

As questões legais e fundiárias são tratadas paralelamente ao desenvolvimento das propostas, confrontando os interesses públicos e particulares na área. Em 1906, autoriza-se a venda ou arrendamento à Companhia Internacional das Docas dos edifícios e terrenos do extinto Arsenal da Marinha[19], uma significativa área ao sul da Alfândega[20]. No ano seguinte, o

[19] Em 1902, em Mensagem a Assembléa (p. 13)..., informa-se que

> "[...] parea transferência do Arsenal de Marinha das Portas da Ribeira, nesta cidade, foi adquirida, por [illegible] contos de réis a fazenda que delle faz parte [em Aratu], com as respectivas benfeitorias,

Governo Federal se compromete a entregar desimpedidos para as obras os terrenos de sua propriedade nas imediações da ponte da Estrada de Ferro Bahia – São Francisco[21]. Transações nem sempre claras refletem-se nos documentos produzidos, como é o caso daquele encaminhado pelo Ministério da Fazenda ao Delegado Fiscal da Bahia para que fosse aprovada a concessão dos terrenos da Rua da Jequitaia, recomendando, contudo, o ajuste dos termos empregados no processo, de forma que

> [...] seja, não só eliminada a palavra '**aforamento**' que se acha impropriamente empregada, e a palavra '**emphyteuse**' substituída pelo termo '**entrega**', visto que os terrenos não são aforados àquela Companhia, que delles só tem o usufructo durante o prazo de seu contracto, como também incluída a declaração expressa de que ficam salvos os direitos de terceiros no caso de se verificar que a concessão foi indevidamente feita (INSPECTORIA, 1926, p. 153 – grifos nossos).

Os estudos definitivos das obras são aprovados excetuando-se as modificações relativas à doca do mercado[23], sendo autorizado o seu início pelo Ministério de Viação e Obras Públicas[24]. Vários ajustes e modificações são efetuados na proposta original, buscando conciliar soluções técnicas aos demais condicionantes do projeto, principalmente os de ordem política e econômica[25] (Figura 50). Uma das polêmicas do projeto era o fato de que, com as obras do porto, haveria o impedimento do acesso de pequenas embarcações aos dois pequenos mercados municipais, o que denunciava a inadequação destes equipamentos à nova lógica espacial pretendida. Em 1907, os Mercados de Santa Bárbara e de São João são entregues para a demolição. No ano seguinte, um termo de acordo assinado entre o Governo e a concessionária autoriza-a a construir um novo mercado em vez de uma pequena doca para aquele já existente, em lugar que seria designado

---

fazenda que, além da indicada, pode proporcionar outras utilidades ao serviço do Estado.

[20] Decreto nº 5875, de 27/01/1906. INSPECTORIA..., 1926, p 82.

[21] Decreto nº 6350, de 31/01/1907. Ibid., p. 91-134. Documento interessantíssimo, após as cláusulas iniciais, o decreto é estruturado em capítulos que se referem à **definição dos trabalhos**, aos **lugares de proveniência e qualidade dos materiais**, e, por fim, ao **modo de execução dos trabalhos**, constituindo-se em significativa referência para a investigação das técnicas construtivas de então.

[22] Aviso nº 97, de 15/05/1908.

[23] Decreto nº 6117, de 21/08/1906. INSPECTORIA, 1926, p. 83.

[24] Aviso do M.V.O.P. nº 308, de 31/10/1906. Ibid., p. 84.

[25] A data da planta que se segue não foi precisada, mas ainda aparecem como proposta a demolição dos Fortes de Santo Alberto e da Jequitaia, fazendo-nos crer que se trata de uma das modificações no projeto anterior a 1910.

FIGURA 50 – Projeto modificado do Porto da Bahia. Ca.1910

Fonte: APEBA.

oportunamente, desde que, na construção, terreno e obras não se excedesse a verba consignada no orçamento para a doca[26]. Da mesma forma, impõe o Governo Federal a construção de um edifício para os Correios e Telégrafos, no local do Mercado de Santa Bárbara, assim como um cais em *cimento armado* para desinfecção de navios[27]. Em 1910, a Companhia Cessionária apresenta ao Ministério da Viação e Obras Públicas o comprovante do depósito feito à *Caisse Commerciale e Industrielle de Paris*, correspondente à encomenda dos dois edifícios[28]. É destinada a área do antigo Arsenal da Marinha para a implantação do Mercado Modelo, desenvolvendo-se então projeto de urbanização do trecho compreendido entre o Largo da Conceição e a Alfândega e de sua doca [29] (Figura 51).

Novas modificações no projeto são efetuadas no trecho compreendido entre a Trindade e a Jequitaia em virtude da negação do Ministério da Guerra para a demolição dos Fortes da Jequitaia e Santo Alberto em troca da construção de um armazém para depósito de material de embarque e desembarque[30], assim como da mudança do traçado do cais do saneamento[31]. Por fim, o Decreto nº 8020, de 19/05/1910, declara compreendida no plano de melhoramentos do porto de Salvador a faixa de terreno existente na Jequitaia, por onde passa a linha férrea da Companhia Cessionária desapropriando-o nos trechos pertencentes a terceiros, por considerá-lo de utilidade pública[32], além de retomar a posse de outros, onde estavam instaladas pontes e trapiches que, segundo os tribunais da República, nenhum direito tinham à indenização pelo aterro da área conquistada ao mar. Em mais um generoso benefício aos cessionários, enquanto as obras do porto não avançassem e exigissem demolições naquele trecho, autoriza-lhe o Governo Federal a

---

[26] Termo de acordo, de 11/01/1908. INSPECTORIA..., 1926. p. 152
[27] Decreto nº 7119, de 17/09/1908. Ibid., p.156-64.
[28] Aviso nº 194, d e02/05/1910. Ibid., p. 171.
[29] Segundo a informação do Director de Obras Francisco Lopes da Silva Lima que consta na planta, trata-se de uma cópia autêntica de outra, elaborada pelo Engº P. Jayme David, em setembro de 1911, com as intervenções propostas para a área entre a Preguiça e a Alfândega, então retomadas em 1919.
[30] Aviso nº 329 do M.V.O.P., de 22/09/1908. INSPECTORIA....1926. p. 165
[31] Decreto nº 7870, de 23/02/1910. Ibid., p. 169.
[32] Ibid., p. 171/2.

FIGURA 51 – Desenho sobre planta da zona compreendida entre a Ladeira da Preguiça e a Alfândega com projeto de melhoramentos diversos. 1919. Fonte: CEAB.

Autor: José Elias Farias Nery.

Na planta, vê-se em preto o levantamento da aréa e em vermelho, as intervenções propostas. Na nota, esclarece-se que este projeto fora desenvolvido em 1911 pelo Engenheiro P. Jayme David, na Diretoria de Obras Municipais, sendo então retomado em 1919.

exploração comercial dos trapiches, mediante taxas compatíveis com aquelas da Alfândega[33].

Uma grande avenida foi projetada para o local, entre o Cais do Ouro e a Estação da Jequitaia, o que, em consequência dos recursos disponíveis, exigiria o redimensionamento de outros serviços e supressão de alguns itens do programa original, como é o caso do dique seco. A ligação mais efetiva com a Península de Itapagipe há algum tempo exigida pela expansão da cidade, visava uma maior articulação com o conjunto fabril, ainda incipiente, que se instalava na região, mas também com o Hospital de Isolamento de Monserrate, cujo acesso dos doentes era prejudicado,

> [...], pois dado a topographia da [...] capital, a difficuldade de trafego, que, em geral offerece toda a sua zona baixa, no extremo da qual se acha aquelle local, o serviço de transportes em tração animal [...] não offerecia aos doentes o necessário conforto (MENSAGEM, 1911, p12-3)..

A pretendida fluidez de pessoas e mercadorias redesenha o bairro, desconsiderando *a prori* a estrutura pré-existente do próprio território, da malha viária e do conjunto construído, assim como os condicionantes econômicos e políticos para sua execução, fazendo com que muitas vezes as propostas sejam redefinidas ou mesmo abandonadas. Em tais melhoramentos, conduzidos pela reforma do porto, previu-se, inclusive, a desapropriação e a demolição do edifício da Associação Comercial da Bahia, inaugurado em 1817, o que reflete mais um dos exemplos do confronto entre as idealizações urbanas de então e as reais possibilidades de execução.

O Ofício nº 04, de 15/12/1911, da Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canais, ao analisar as modificações propostas pela cessionária em virtude da abertura da nova avenida – em documento no qual solicita novos benefícios -, concorda com a cessão à Associação Comercial da Bahia dos terrenos aterrados fronteiros ao seu edifício[34], sem que aluda diretamente à demolição do prédio ou construção de um novo. Em 1912, alterações de cláusulas contratuais estabelecem que a Companhia Cessionária ceda os terrenos aterrados necessários à construção do novo edifício da Associação [...] e

---

[33] Decreto nº 9293, de 03/01/1912. p.202.
[34] INSPECTORIA..., 1926, p. 190-201.

embellezamento dessa localidade, conforme traçado que acompanha o Decreto [...]"[35].

A proposta de demolição do edifício encontraria resistências entre os membros da Associação, ainda que, de modo geral, sua diretoria se mostrasse receptiva ao projeto, aliando-se ao Estado no seu ideário modernizador. Inúmeras solicitações feitas a políticos influentes para intervirem na resolução da questão não são capazes, entretanto, de promover a pronta desapropriação do edifício e a garantir a posse dos terrenos de marinha conquistados ao mar para a construção do novo prédio. A crise financeira que atingia o Tesouro Nacional adia por anos seguidos a execução da proposta que previa para esta área o prolongamento as ruas Miguel Calmon e Conselheiro Dantas, discussão que se estende até 1926. Curiosamente, é olhar estrangeiro do primeiro rei da Bulgária, Fernando Maximiliano Carlos Leopoldo Maria de Saxe, que, quando na Bahia esteve em 1928, considerou o edifício "[...] um monumento de arte como na América não vira igual", clamando pela sua preservação, o que parece ter repercutido na opinião das elites locais[36].

Apesar de iniciadas oficialmente em 1906, as obras do porto se arrastavam sem um ritmo constante, até o impulso dado pela presença de J. J. Seabra à frente do Ministério da Viação, durante o governo de Hermes da Fonseca (1910-1914), quando promove a revisão de contratos e obtém novas linhas de crédito para a remodelação da Cidade Baixa. Contudo, é ao assumir o Governo da Bahia em 1912, que o projeto de modernização da cidade, no qual a reforma do porto tem um papel fundamental, ganha velocidade. Afirmava o governador no seu primeiro ano de mandato, que iniciara

> [...] a reforma dessa cidade, absolutamente necessária maximé na parte baixa, onde a actividade mercantil, á falta de espaço se sentia opprimida, e o aspecto da estreita faixa occuppada entre a collina e o mar patenteava na preservaçao do passado, mais que atrazo, os testemunhos formaes de uma verdadeira decadência (MENSAGEM..., 1912, p.09)

[35] Decreto nº 10450, de 18/09/1913. Ibid., p. 230-1. Infelizmente o projeto elaborado para a área, ao qual se refere o decreto, não foi localizado.
[36] A respeito das discussões sobre a desapropriação do edifício sede da Associação Comercial da Bahia, ver MATTOS (1950, p. 61-7).

Os trabalhos do porto encontravam-se quase paralisados, tendo-se executado apenas pequena parte do quebra-mar sul, alguns enrocamentos atirados na linha de cais e uma parte do cais do saneamento, além de não se encontrarem disponíveis para os serviços aparelhos adequados para a construção. A nova fase das obras faz com que, logo ao assumir o governo, concluam-se 200 metros de cais, e se adiantem o quebra-mar sul e cais de saneamento, além do aterro entre o litoral e o cais, onde se levantariam os armazéns, separados por ruas espaçosas que facilitassem o escoamento das mercadorias[37], organização espacial que guarda similaridade com as obras portuárias realizadas em vários pontos do país, e ainda, com a idealização de uma tipologia para os portos modernos, desde o século anterior.

A partir de junho de 1912, aterra-se a área que se estende da Alfândega à Praça Riachuelo, compreendendo 650 metros de muralha, de cais, terminada e capeada, e destes, 400 metros já estavam prontos e aparelhados. Dos quebra-mares, o exterior encontrava-se muito adiantado e o interior, apenas iniciado. Dos armazéns, em número de quinze, quatro estavam prontos, e dois deles já atendiam ao comércio[38].

Seabra salienta a importância da remodelação da Cidade Baixa, de ruas estreitas e sinuosas, cujos recursos para desapropriações foram garantidos por decreto federal, informando que os planos aprovados estavam, então, em plena execução, com a demolição dos prédios fora dos alinhamentos determinados (Ver, por exemplo, Figuras 52 e 53). Registra também estar em andamento a abertura da grande avenida, com 20 metros de largura, entre o Cais do Ouro e a Jequitaia, complemento indispensável, a seu ver, para o Plano de Melhoramentos da Cidade Baixa, visto que era necessário mudar a feição de um trecho caracterizado por

> [...] uma única via existente, que contorna a montanha. [...] por suas habitações escuras e insalubres, e onde o transito de bondes e carroças é paralysado a cada instante pelo obstrucção da via publica (INSPECTORIA..., 1926, p.60).

---

[37] INSPECTORIA...,1926, p.58-9.
[38] MENSAGEM ...., 1913, .p.54.

O ritmo dos trabalhos fazia-o apostar na conclusão das obras do porto propriamente dito em um prazo máximo de dois anos, e que a Cidade Baixa, "[...] melhorada pelas novas construções e alargamento de suas ruas", apresentaria rapidamente um aspecto digno de um moderno centro comercial (ver Figura 54).

Ao longo das obras, vários ajustes continuam a ser feitos em dimensionamentos e materiais empregados, como se percebe na documentação que trata da questão - ofícios, decreto e resoluções dos vários setores da administração pública envolvidos-, assim como são frequentes as negociações para a reforma da área do antigo Arsenal da Marinha, que ainda abrigava certas funções institucionais, sendo necessário distinguir os terrenos da Escola de Aprendizes Marinheiros daqueles do novo mercado, inclusive com a autorização para a demolição do antigo edifício da alfândega[39]. Em 12/05/1913, o Chefe da Fiscalização das Obras do Porto, Manoel Tapajós, entrega ao Intendente Municipal, Julio Viveiro Brandão, as chaves do Mercado Modelo, ficando por concluir o serviço de esgotamento do mesmo e a sua doca[40]. Com relação à construção do edifício destinado aos Correios – também objeto do contrato com a cessionária -, este estava naquele momento em fase de conclusão, restando a finalização das instalações de águas pluviais e de esgotamento sanitário, e a definição das escadas que, no projeto original, eram lançadas para a rua, mas que, com a remodelação da área, foram deslocadas para outra posição, e cuja encomenda na Europa estava atrasada[41].

Em 13 de maio de 1913, dá-se a inauguração solene do Porto de Salvador, e, a partir de então, sua exploração comercial. Parcialmente concluído, contava com 532 metros de cais prontos, sendo 332 metros para grandes embarcações e, o restante, para cabotagem; dos armazéns, três já estavam em uso, devidamente aparelhados. (Figuras 55 e 56). A primeira embarcação a atracar no cais é o paquete "Ilhéus", da Companhia de

[39] Officio nº 166, de 09/06/1913. INSPECTORIA..., 1926, p.226.
[40] Officio nº 70, de 12/05/1913. Ibid., p. 225/6.
[41] Informação da Inspectoria sobre o Edificio dos Correios. Ibid., p.228.

FIGURA 54 – Mapa do estado da Bahia contendo a rede geral da viação férrea. Detalhe do novo porto da Bahia em construcção. 1913.

Fonte: Mensagem ..1913

Neste representação esquematizada do projeto do novo porto de Salvador, apresenta-se com clareza a mudança da morfologia do desenho urbano da area.

FIGURA 55 – Inauguração das obras do Porto. 1913.

Fonte: Vianna (2004, p.07).

FIGURA 56 – Inauguração das obras do Porto. 1913.

Fonte: Vianna (2004, p.07).

Navegação Bahiana, seguido do vapor francês "Amiral Ponty", que servira na carreira Indo-china.

As obras prosseguem, ressentindo-se, contudo, dos efeitos da eclosão da Primeira Grande Guerra, em 1914, que compromete os recursos e materiais oriundos do exterior. No início daquele ano, o novo prédio dos Correios e Telegraphos é entregue oficialmente ao administrador local, Ernesto Simões da Silva[42], ao tempo em que se procura adiantar as obras da Avenida Jequitaia. Além disso, conclui-se a muralha do cais de 8 metros na extensão de 1.415 metros, estando 750 metros já entregues ao tráfego; o cais de cabotagem, metade da muralha de blocos do cais de 10 metros; o quebra-mar exterior estava quase terminado e o interior, já contava com 120 metros construidos; sete armazéns, perfazendo uma área de 14.800 m^2, estavam edificados, e seis, modernamente aparelhados, já em funcionamento (o sétimo será entregue em 1916); do cais do saneamento, em via de canalização, faltava terminar a muralha da superestrutura que o ligava ao cais de10 metros. Do lado da terra, uma via que margeia os armazéns (atual, Avenida da França), com 20 metros de largura, pavimentada numa extensão maior que 1000 metros, ligava-se a outras duas ruas, de 15 e 20 metros de largura, respectivamente, "[...] unindo á velha a nova área do bairro comercial"[43]. A sutura se faz através do alargamento de algumas ruas no sentido transversal à linha do cais, com o intuito de dar saída ao porto, garantindo a fluidez pretendida[44] (Figura 57). A grande avenida que ligaria a zona comercial a Itapagipe, chamada de Jequitaia, enquanto outros sugeriam o nome de Bonfim[45], não fora muito além das desapropriações e das demolições dos prédios que não correspondiam ao seu novo traçado.

---

[42] Fiscalização do Porto da Bahia. Officio nº 26, de 09/03/1913. Ibid., p.241.

[43] MENSAGEM..., 1915, p. 100-1.

[44] Na planta que se segue verificamos a proposta de demolição do edifício-sede da Associação Comercial e a proposta de implantação de outro prédio, inserido no novo alinhamento.

[45] Em 1932, os empregados da Companhia Cessionária das Docas se empenharam para que o trecho compreendido entre o Mercado do Ouro e a Calçada fosse denominado "Avenida Frederico Pontes", em homenagem ao engenheiro que tanto se empenhara em sua construção, solicitando para isso o apoio da Associação Comercial da Bahia. Cf. ROSADO, 1983, p. 32.

FIGURA 57 – Porto da Bahia. Modificações de algumas ruas necessárias para dar sahida ao porto. Ca.1915.

Fonte: CEAB.

Mesmo não concluído o porto, os novos equipamentos instalados na área alteram substancialmente sua dinâmica, setorizando funções e redefinindo os usos do conjunto construído. O funcionamento dos novos armazéns absorve grande parte do serviço de carga e descarga de mercadorias, pouco a pouco, assumindo o papel da Alfândega e dos trapiches ainda existentes. Mais especificamente, o trecho compreendido entre o novo mercado e os armazéns, confluência dos terminais do bonde e do elevador hidráulico, receberá um considerável fluxo de pessoas, constituindo-se no principal ponto de distribuição da circulação do bairro.

De fato, entre os anos de 1912 e 1914, muito progrediram as obras do porto, grande aspiração do comércio local tão dependente de um serviço lento e custoso de carga e descarga, que comprometia as transações de exportação e importação de mercadorias, favorecidas pela conjuntura política e econômica do momento. A partir daí, em virtude principalmente da crise econômica decorrente da guerra, as obras assumirão outro ritmo bem mais lento. Em 1915, a Companhia Cessionária das Docas, em documento público, expõe o parecer do seu Conselho Fiscal, no qual afirmava que

> [...] as obras tiveram que ser reduzidas ao mínimo possível nesses últimos quatro meses de 1914 e do corrente exercício, devido à conflagração européia, obrigando assim a companhia a dirigir petição ao Governo no sentido de lhe ser prorrogado o prazo para a conclusão das obras (ROSADO, 1987,p.31).

Ocorre que os inúmeros prejuízos provocados pelo atraso das obras que se arrastavam desde a última década do século anterior e as taxações impostas pelos novos serviços portuários desagradavam os comerciantes locais. Não satisfeita com as justificativas apresentadas pela Companhia, a Direção da Associação Comercial da Bahia organiza uma *Comissão de defesa contra as Docas da Bahia*, presidida pelo comerciante Manoel Joaquim de Carvalho. Em 1916, representados pelo Deputado Federal pela Bahia, Joaquim Pires de Carvalho, encaminham ao Presidente da República um documento composto por um memorial apresentado pelo parlamentar, uma representação da Associação e dos Delegados do Comercio da Bahia e uma série de artigos publicados no "Jornal do Commercio", no Rio de Janeiro, questionando as

irregularidades na Companhia Cessionária e solicitando sua encampação[46]. A discussão se prolonga por algum tempo - enfrentando inclusive a greve dos carregadores das Docas, em 1918, em decorrência de uma série de irregularidades -, até que, em 1920, são revistos todos os contratos para a finalização das obras e exploração dos serviços portuários, consolidados pelo Decreto nº 14417, de 16 de outubro[47].

As obras prosseguem. Neste mesmo ano, é concedido à Empresa de Navegação Bahiana um terreno de 400 m² em troca daquele que ocupava na área das obras, para a instalação de seus escritórios e estação. Em 1921, é aprovado o projeto de melhoramento e aformoseamento do trecho do cais e faixa de terreno compreendido entre a Alfândega e a Doca do Mercado, de forma a adaptá-lo para o embarque e desembarque de passageiros[48], inaugurado no ano seguinte com o nome de Cais Comendador Ferreira, em homenagem ao ex-presidente da Companhia Cessionária. Outra proposta aprovada é a da construção da estação inicial da Estrada de Ferro Bahia a Juazeiro na parte comercial do porto da Bahia, conforme o que fora acordado na revisão contratual. Os acertos entre as duas empresas, contudo, parecem não achar um denominador comum, visto que, em 1925, documento da Inspectoria do Porto da Bahia acusa a demora na solução da questão, intimando a Companhia das Docas a apresentar um novo projeto de tráfego mútuo entre a estação da Calçada, a estação a ser estabelecida no bairro comercial e os armazéns do porto[49].

Na década de 1920, o porto já redesenhara o bairro. A significativa área conquistada ao mar através de aterros, entre o edifício da Alfândega e o 7º armazém, fora vendida pelas Docas à Companhia Imobiliária da Bahia, onde esta instalaria o chamado Bairro das Nações, obrigando-se a empresa às obras de calçamento, ajardinamento, arborização, implantação de sistema de abastecimento de água, esgotos e iluminação (Figura 58). A transação,

---

[46]Cf. MATTOS (1950).
[47] INSPECTORIA..., 1926, p. 348-75. Curiosamente, após a revisão contratual, a Companhia passa a ter direito de uso e gozo das obras até 1995!
[48]Decreto nº 14883, d e21/06/1921. Ibid., p. 385-6.
[49] Aviso nº 10., de 16/03/1925. Ibid., p. 420.

FIGURA 58 – Desenho realizado a partir do documento “Cia Imobiliaria da Bahia. Planta dos terrenos de sua propriedade entre as ruas da Bélgica e Suécia”, do acervo do CEAB. Ca. 1920.

Autor: José Elias Farias Nery

contudo, não é aceita sem retificações pela Inspectoria dos Portos, visto que a Companhia Cessionária vendera uma área superior àquela estabelecida no contrato com o Governo Federal, não reservando os terrenos contíguos à avenida dos armazéns para a construção de outros, que poderiam ser edificados pela própria ou por particulares[50]. Entretanto, a ocupação efetiva da área se dá de forma lenta. Até o final da Primeira República, pouco é o adensamento da área, intensificando-se a partir da Segunda Guerra.

Cerca de 30 anos depois de iniciadas, as obras do Porto de Salvador dão um novo caráter a este equipamento, dentro de uma nova organização funcional e espacial que se reflete no seu entorno. A ideia de um porto organizado, que será ratificada na Era Vargas, contrasta com o anterior aspecto compartimentado do espaço em função da localização e atividades dos trapiches, com as docas de atracação que, muitas vezes, não distinguiam o embarque de passageiros daquele de mercadorias, com um tráfego confuso em vias inadequadas aos novos meios de transporte. A segregação de funções urbanas e de grupos sociais, a fluidez de mercadorias e pessoas, a construção de uma imagem *civilizada* do principal acesso à cidade redefinem a dinâmica da área constituindo-se, contudo, em um projeto incompleto e inacabado, decorrência não só de transações questionáveis, conflitos de interesses ou de uma conjuntura político-econômica desfavorável, mas também da permanência de práticas sociais incompatíveis com as modernas idealizações urbanas.

6.2. DO PORTO À CIDADE: A REMODELAÇÃO URBANA DO *BAIRRO COMMERCIAL*

> *"Se difficil se tornava a extinção completa de certos hábitos ruins entre nós, era porque dependia da remodelação da cidade"* (DIARIO DE NOTICIAS, 1912, p. 01).

A República será um momento de significativas transformações para os distritos da Conceição da Praia e Pilar. O primeiro, trecho da mancha matriz da cidade, e o segundo, natural vetor da expansão urbana, expandirão seus limites através de grandes aterros ao mar e de uma nova morfologia urbana,

[50] Officio nº 2105, de 10/05/1923. Ibid., p. 401-3.

redesenhando a zona de ocupação já consolidada com alinhamentos que redimensionam as ruas e espaços abertos, assim como suas relações com o conjunto construído.

A análise dos processos formados pelas solicitações de licenças para obras, encaminhadas à Intendência durante a Primeira República, revela que o crescimento da área não se deu de maneira uniforme. Tanto do ponto de vista da ocupação física, quanto daquela social, trechos distintos da Cidade Baixa se comportam de forma diferenciada, consequência também da valorização que cada um deles passa a ter em virtude dos investimentos realizados pelo Estado, por particulares, ou ainda, pela parceria entre ambos. Dois vetores de expansão são identificados nesta zona formada pelos dois distritos: o primeiro, segue o sentido norte, reforçando e efetivando a já induzida ligação com a Península Itapagipana; o segundo, segue o sentido oeste, para o mar, redefinindo o território da zona comercial, seu porto e linhas de marinha.

Apesar de identificarmos uma série de transformações na malha viária do bairro ao longo do século XIX, podemos afirmar que são as obras do porto que aceleram o processo de reestruturação física da área, tomando-a como um requisito indispensável de sua modernização. Os primeiros anos republicanos, em função da frustrada expectativa de modificações na área decorrentes da concessão firmada em 1891, como já visto, não trarão grandes diferenças em relação ao quadro já existente. A Conceição da Praia e o Pilar, freguesias e distritos separados por questões de âmbito administrativo e religioso, mas interligados funcionalmente, apresentam então ocupações distintas, sendo o primeiro uma zona eminentemente urbana, centro econômico da cidade, abrigando o segundo, funções decorrentes desta dinâmica, onde se insinuava uma pequena atividade industrial, e, em alguns trechos, de caráter suburbano, mostra-se com uma ocupação rarefeita.

Esta situação será ratificada, em 1893, pela Lei Municipal nº 027, de 05 de agosto, que trata da regularização das décimas urbanas e define a

organização do seu lançamento nos cinco distritos do perímetro urbano[51], na qual se percebe uma hierarquia espacial, seja em função da consolidação da ocupação, seja em função dos aspectos sócio-econômicos. A freguesia da Conceição da Praia incluía-se no 1° distrito, junto com a Sé, áreas densamente ocupadas, estando a freguesia do Pilar incorporada ao 4° distrito, junto com as freguesias de Mares e Penha, de características suburbanas.

As intervenções físicas efetivamente realizadas na área no período que antecede a República, a despeito das inúmeras idealizações urbanas para o bairro, de modo geral, restringem-se à retificação dos alinhamentos dos edifícios e redimensionamento dos logradouros públicos, de forma pontual e setorizada, principalmente, em função da implantação do sistema de transporte urbano, o que se mantém na última década dos Oitocentos.

De fato, a importância cada vez maior da ligação da zona comercial com o restante da cidade faz com que a Intendência adote providencias no sentido de facilitar a fluidez de mercadorias e da população, e, apesar de nem sempre executadas por fatores diversos, revelam parte das demandas urbanas de então, assim como aspectos do projeto de modernização idealizado pelo Estado para a cidade. Em 1894, a municipalidade concede ao cidadão Antônio Francisco Brandão ou à companhia que ele organizar os mesmos direitos que possuía a "Linha Circular" para a exploração de *tram ways*, que liguem o trecho do Corpo Santo à Itapagipe[52], garantindo a exclusividade do serviço ao cessionário pelo prazo do contrato[53]. Para disciplinar o grande fluxo de pessoas e veículos na área, estabelece-se que

> [...] as carroças que no Bairro Comercial vierem do lado sul, seguirão pelas ruas de Santa Bárbara e do Conselheiro Saraiva e as que vierem do lado do norte pelas ruas do Caes Dourado, do Julião e dos Ourives: só poderão ir á rua Conselheiro Dantas as carroças que ahi forem levar ou receber carga, sob pena de 5$000 de multa e dous dias de prisão[54].

Em 1895, concede a Intendência aos Engenheiros José Portella Passos e Antônio Augusto Machado o direito de estabelecer uma linha de *navegação*

---

[51] SALVADOR. LEIS...., 1900, p. 44-54
[52] Lei Municipal n° 069, de 15/05/1894.
[53] Lei Municipal n° 090, de 07/08/1894.
[54] Postura Municipal n° 06, de22/01/1894.

accelerada destinada ao transporte de passageiros e cargas, do centro comercial aos arrabaldes da Barra, Itapagipe e Rio Vermelho, construindo estações intermediarias nos pontos futuramente designados pelo município[55].

O estado de conservação do sistema viário é outro ponto que merece os cuidados da Intendência, principalmente nos trechos onde se instalam as grandes casas comerciais, muitas vezes comprometidos pela instalação dos trilhos do bonde. Em 1897, a Câmara Municipal autoriza em regime de urgência o levantamento e reposição do calçamento das ruas entre o Taboão e o Arsenal da Marinha, ficando os proprietários dos edifícios neste trecho obrigados a fazer os respectivos passeios[56]. A falta de pavimentação nas ruas do chamado *Bairro Commercial*, zona compreendida entre a Alfândega e a Praça Riachuelo, e a poeira aí existente, faz surgir um serviço de irrigação das vias. Em 1898, sem ônus para o município, Hermínio Bezerra e Bemvenuto Alves Carneiro são contratados para a irrigação diária do bairro, sendo remunerados pelos particulares que solicitarem o serviço para frente de seus estabelecimentos[57].

No distrito da Conceição da Praia, durante o início da República, a maior concentração de obras se dá no trecho compreendido entre a Alfândega e a Preguiça - na sua grande maioria, reconstrução de imóveis em estado de ruínas[58] e/ou ampliação da área útil, com a construção de mais um pavimento[59] -, observando-se a partir de 1895, o adensamento da Rua Barão Homem de Mello, a Ladeira da Montanha, por edifícios de dois pavimentos. A quase totalidade dos prédios destina-se ao uso comercial - encontrando-se inclusive propostas de alteração do agenciamento interno de um dos pavimentos

---

[55] Lei Municipal nº 151, de 16/07/1895. A mesma lei concedia aos cessionários o direito de construir na encosta da montanha entre a Gamboa e o Forte de Santo Antônio da Barra um plano inclinado para a condução de passageiros daquela zona da cidade.
[56] Lei Municipal nº 303, de 06/09/1897.
[57] Resolução nº 08, de 29/01/1898.
[58] Cf. projeto de demolição e reedificação de prédio à Rua dos Droguistas, 52, do Sr. Manoel Francisco de Almeida Brandão (Ficha nº 009/894-Conceição da Praia /AHM), em 1894; ou o projeto de demolição e reconstrução de imóvel à Rua dos Cobertos, 50, de propriedade do Sr. Virgínio Moura de Oliveira (Ficha nº 0014/ 895-Conceição da Praia /AHM), em 1895.
[59] Cf., por exemplo, em 1893, projeto de reforma e ampliação de edifício sito à Rua da Alfândega, 58, de propriedade do Sr. Manoel Coelho dos Santos (Ficha nº 008/893-Conceição da Praia /AHM), ou ainda, a proposta de reconstrução de edifício do Sr. Carlos Martins Vianna, à Rua do Corpo Santo, s/n (Ficha nº 0117/899-Conceição da Praia /AHM), em 1899.

destinados à habitação para loja [60] (Figura 59). Segundo o material consultado, neste momento, o uso residencial nos imóveis desta área é esporádico, e, quando há, situa-se no último pavimento do prédio[61]. De fato, diminuição do número de unidades habitacionais nas áreas centrais de Salvador devia-se, por um lado, às demolições decorrentes dos melhoramentos, sem a devida reposição, por outro, à expansão da atividade comercial em determinados setores do novo zoneamento urbano. Os antigos moradores das áreas centrais dispersam-se, gradualmente, por toda a cidade, realizando uma ocupação mais efetiva dos demais distritos da zona urbana, ainda que, neste momento, não se possa falar de esvaziamento da função residencial no perímetro central da cidade.

> [...] Nos distritos centrais, que eram a área mais densamente habitada, do inicio para o fim do período [Primeira República] as unidades prediais tiveram um aumento numérico de 23%. Se, desses distritos, tomamos apenas os que mais sofreram a ação modernizadora, verificamos ter havido reduções, comparados os anos de 1890-1940: 13% na Conceição e 16% na Sé (SANTOS, 1994, p. 103-4).

Dos projetos do distrito apresentados à Intendência na década de 1890, 30% corresponde a modificações efetuadas na fachada, que vão desde uma recomposição mais harmoniosa das envasaduras, com o uso de uma modenatura mais elaborada, até uma proposta de *embellezamento* que prevê a sua total reconstrução[62], o que claramente denota uma preocupação com os aspectos estéticos desta zona da cidade. Tal fato é também observado na uniformidade buscada para o conjunto arquitetônico, fazendo com que, em alguns projetos, dois imóveis sejam incorporados a uma única fachada,

---

[60] Cf. projeto de reconstrução de uma casa à Rua do Corpo Santo, 55, de propriedade do Sr. Carlos Martins Vianna (Ficha nº 0028/898-Conceição da Praia /AHM), em 1898; ou o projeto de reconstrução de outro imóvel do mesmo proprietário, no mesmo logradouro, em 1899 (Ficha nº 0027/899-Conceição da Praia /AHM).

[61] Ver projeto para a reconstrução de um estabelecimento à Rua da Preguiça/ Rua das Portas da Ribeira, s/n, do Sr. Silva Moreira (Ficha nº 0011/894-Conceição da Praia /AHM), ou o projeto de reconstrução de edifício à Rua Santa Bárbara, de propriedade desconhecida (Ficha nº 0029/899), em 1899.

[62] Ver projeto de demolição e reconstrução de edifício à Rua do Comércio, 07, em 1891, de propriedade da Cia Metropolitana da Bahia (Ficha nº0004/891-Conceição da Praia /AHM); ou o projeto de reforma e embelezamento da fachada do prédio à Rua dos Algibebes/ Rua de Santa Bárbara, do Sr. Joaquim Manso, em 1896 (Ficha nº 0023/896-Conceição da Praia /AHM).

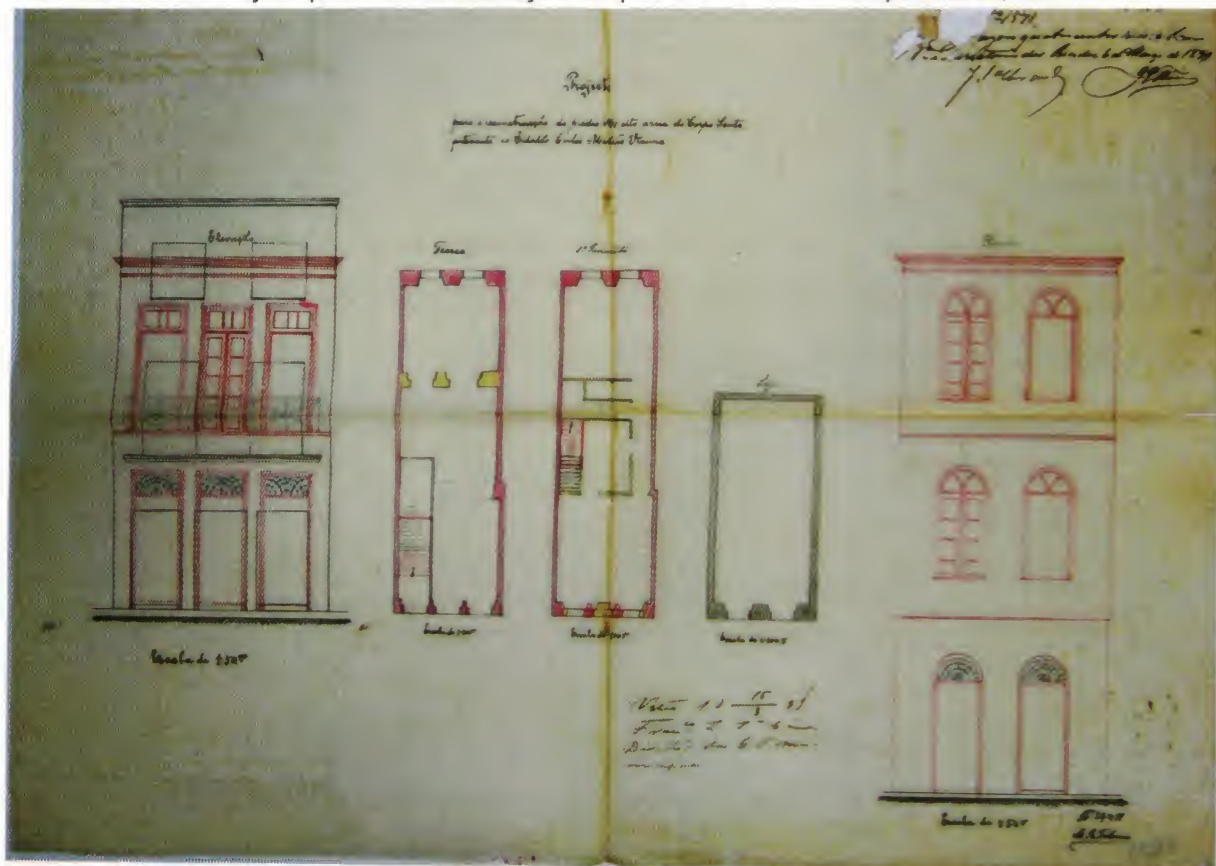
FIGURA 59 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua do Corpo Santo, 55. 1898.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 60 – Projeto de reforma de 5 casas na Muganga. 1894. Autor: Eng. José Barroso..

Fonte: AHM/FGM.

em uma proposta que altera a leitura do tradicional parcelamento do solo, através dos aspectos figurativos da arquitetura[63].

A discussão sobre a necessidade de uma praça de mercado adequada para esta área, verificada em décadas anteriores, se mantém, considerando-se serem os dois mercados municipais incompatíveis com o programa de uma cidade moderna. No ano de 1895, a Lei Municipal nº 156, de 25 de julho, autoriza a desapropriação das edificações existentes no Largo da Preguiça, para aí construir um mercado do peixe. Em 1897, o Intendente é autorizado a por em hasta pública os mercados de Santa Bárbara e de São João, "[...] servindo de base para a arrematação 320:000$ para o primeiro e 400:000$ para o segundo",recursos que deveriam ser empregados na construção de outros mercados[64], uma questão que só seria solucionada na segunda década do século XX.

As reformas da área já estão em curso. Novas ruas são redesenhadas sobre a malha primitiva, favorecidas pelo péssimo estado de conservação de parte do conjunto construído, constantemente vitimado por incêndios. Na virada do século, a Intendência procura entrar em acordo com os proprietários dos prédios incendiados nas ruas das Princesas e do Corpo Santo, a fim de "[...] abrir as ruas necessárias aos melhoramentos desse bairro", prevendo o recurso da desapropriação quando houver maiores empecilhos a este progresso[65]. Em 1900, o município pretende abrir novas ruas entre aquelas do Morgado de Santa Bárbara, Nova das Princesas e Corpo Santo, conforme planta que fora elaborada para o Conselho, isentando os proprietários dos edifícios que fossem construídos de ambos os lados dos logradouros do pagamento das décimas por um prazo de 30 anos[66]. Da mesma forma, negocia com a Associação Comercial a cessão de parte do Jardim do Riachuelo, praça situada diante do edifício da Associação Comercial no trecho entre o

[63] Ver o projeto para a reforma de imóvel à Rua dos Algibebes, 14 e 16, do Sr. João Gomes da Costa Júnior, em 1895 (Ficha nº 0015/895-Conceição da Praia/ AHM) e o projeto para a reconstrução de prédio à Rua de Santa Bárbara, de propriedade desconhecida (Ficha nº 0029), de 1899.

[64] Lei Municipal nº 292, de 10/04/1897.

[65] Lei Municipal nº 353, de 18/03/1899.

[66] Lei Municipal nº 439, de 25/09/1900.

monumento e o mar, a fim de franquear a área ao trânsito público[67]. No âmbito municipal, é clara a indução das transformações do distrito da Conceição da Praia que, contudo, dependerão de outros condicionantes para sua efetivação.

Na última década do século XIX, se incrementará também o processo de ocupação do distrito do Pilar, área de expansão das atividades do centro comercial. Contudo, o que aí se percebe é o adensamento de trechos de ocupação rarefeita, em novos loteamentos criados em zonas próximas dos limites com o distrito dos Mares, nas imediações da Estação Ferroviária da Calçada. Mais de 70% das solicitações de licenciamento de obras deste distrito encaminhadas à Intendência referem-se à construção de edifícios de uso residencial, na sua grande maioria, térreos, com área variando entre 50,00 m^2e 90,00 m^2. As ruas do Bom Gosto, da Alegria, Nova da Alegria, recentemente abertas, e ainda, da Mangueira, do Gasômetro e trecho dos Coqueiros de Água de Meninos serão rapidamente ocupadas por uma população de baixo poder aquisitivo, sendo comum encontrarmos projetos de avenidas de casas[68] ou de pequenas habitações geminadas, destinadas ao aluguel[69] (Figura 60). Do parcelamento do solo se tem poucas informações, a não ser aquelas que se podem apreender do projeto arquitetônico, possuindo os lotes uma testada média de 4,50 metros. As preocupações prioritárias nesta ocupação dizem respeito ao desenho do arruamento, já que não há referência à *Planta de Alinhamentos* da área, sendo estes fornecidos pela Intendência, em função dos imóveis da vizinhança, já construídos no local.

O distrito começa a estender seus limites em direção ao mar. através dos aterros realizados na área de Água de Meninos - trecho estreito e sempre local de tráfego confuso-, por iniciativa de particulares que aí possuíam trapiches ou edifícios para armazenagem de mercadorias. É o caso, por exemplo, da

---

[67] Lei Municipal nº 348, de 20/02/1898.

[68] Ver projeto para a construção de 08 casinhas à Rua Coqueiros de Água de Meninos, em 1892 , de propriedade desconhecida (Ficha nº 892/02- Pilar/AHM). ou projeto para a construção de 03 casas à rua da Alegria, em 1896, do Sr. Virgilio Felix Sant'Anna (Ficha nº 896/03- Pilar/AHM).

[69] Cf. projeto de construçao de casas geminadas à Rua Nova da Alegria, em 1893, do Sr. José Ferreira da Silva (Ficha nº 893/03- Pilar/AHM), ou projeto para a construção de casas geminadas, em 1894, à Rua do Bom Gosto, do Sr. Virgilio Felix Sant'Anna (Ficha nº894/05- Pilar/AHM).

solicitação de Wilson Sons & Cia. Limited, proprietários de terrenos de marinha, que requerem licença para construir muro e aterrá-lo até o nível da rua, edificando aí cinco depósitos para carvão de pedra e oficinas de carpinteiros, assentando sobre a via pública, no sentido transversal, uma linha de bondes para transportar a terra destinada ao entulho. A licença é concedida, salientando o técnico do município o rigor com o dimensionamento da rua, desde que não embaraçasse o trânsito de veículos na área[70]. No ano seguinte, solicita o requerente, no mesmo local, a ampliação dos armazéns, e a licença para construir uma ponte e um plano inclinado para carga e descarga de mercadorias. Submetido à análise do Capitão do Porto, o projeto foi aprovado no que concerne à ponte, necessitando o plano inclinado de maior detalhamento para a concessão da licença, o que permite ver nas entrelinhas um conflito nos interesses do Estado e de particulares nos serviços portuários[71] (Figura 61).

À estruturação da malha viária da zona que se adensa, juntam-se outras medidas que pudessem estabelecer uma maior ligação do distrito com os bairros vizinhos e com a Cidade Alta, como a melhoria do sistema de transporte público, inclusive com a instalação de novos equipamentos para a circulação vertical. Em 1891, a Companhia de Ferro-Carril Transportes Urbanos pede a aprovação para o frontispício dos dois edifícios destinados às máquinas e entrada de passageiros do Elevador Hydraulico do Taboão, em obras de melhoramentos[72](Figura 62). A fluidez pretendida também com a parte alta da cidade garante a concessão ao Engº Fortunato Fausto Gallo para construir na encosta da Montanha, a duzentos metros para o norte do Elevador do Taboão, um plano inclinado destinado ao transporte de cargas e passageiros[73], o Plano Inclinado do Pilar.

[70] Projeto de aterro e construção em terrenos de marinhas em Coqueiros de Águas de Meninos, em 1893. (Ficha nº 893/01- Pilar/AHM).
[71] Projeto para a construção de ponte e plano inclinado à Rua Coqueiros d'Água de Meninos, da firma Wilson Sons & Cia Limited, em 1894 (Ficha nº 894/01).
[72] Projeto de construção de frontispício do Elevador do Taboão, à Rua Fonte dos Padres, em 1891 (Ficha nº 891/02- Pilar/AHM).
[73] Lei Municipal nº 136, de 14/05/1895. SALVADOR, Leis.....1900. Em 1898, os trabalhos ainda não estavam concluídos, sendo autorizada pela Lei Municipal nº 325, de 11/02, a prorrogação por um ano do prazo para sua construção e instalação.

FIGURA 61 – Planta do depósito e plano inclinado à Rua dos Coqueiros.1894.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 62 – Projeto para a construção do frontispício do Elevador do Taboão, em 1891.Autor: Jayme David.

Fonte: AHM/FGM.

Apesar de inúmeras propostas de expansão da área útil através dos aterros, como já visto, a indefinição na escolha de um projeto a ser seguido faz com que algumas solicitações de particulares aguardem sua execução. É o que ocorre com a área do antigo Cais Dourado e suas adjacências, local aterrado que aguardava definições quanto à sua urbanização. Em 1895, José Joaquim Ferreira querendo construir dois edifícios de um andar e sótão na Praça do Ouro, iguais a outros já edificados no local, solicita a licença para as obras necessárias "[...] afim de tornar aquele bairro digno de melhoramento, o qual trará um resultado de rendimento para os cofres municipaes e embellezamento da dita Praça" (Figura 63). O Director de Obras Municipaes informa, contudo, que

> Não tendo ainda o Concelho Municipal resolvido se o Largo da Praça Bulcão [como era também chamada] deve ser arruado ou conservada como praça, não pode ser attendido o supp^{te} -, que deverá aguardar solução para então na hypothese de arruamento lhe ser cedido o terreno mediante indemnização aos cofres da Intendência[74].

A contenção da ocupação de determinados trechos onde o arruamento ainda não fora definido será frequente neste período em bairros da cidade em fase de adensamento, como o Rio Vermelho, a Barra e o Garcia[75], áreas de expansão urbana, e naquelas conquistadas ao mar, revelando uma clara preocupação do poder público com a estruturação da malha viária e, por conseguinte, da implantação do transporte urbano.

Ocorre que, na virada do século XIX para o XX, já se encontrava em execução um projeto de remodelação da Cidade Baixa, que privilegiava certos trechos do Bairro Comercial, para os quais fora elaborado um *Projecto d'alinhamento,* que deveria ser observado por todos os imóveis da área[76]. Entre 1900 e 1903, sob as ordens do Intendente Municipal José Eduardo Freire de Carvalho Filho, abrem-se as Ruas Santos Dumont e Visconde do Rosário, "[...] novas arterias para a expansão da actividade commercial, e progresso

---

[74] Projeto para a construção de dois prédios à Praça do Ouro, em 1895 (Ficha nº 895/03-Pilar/AHM).

[75] A este respeito, cf. ALMEIDA (1997, p. 157-8).

[76] A este documento faz menção o parecer do técnico da municipalidade que analisa os processos, na informação ao projeto para reconstrução de edifício à Rua do Corpo Santo, 72, do Sr. Augusto Silvestre de Faria (Ficha nº 0032/900 - Conceição da Praia/AHM).

material de nossa urbes, a qual igualmente prestou relevantes serviços"[77]. Na década de 1900, observa-se uma concentração de obras de reconstrução e reforma nas ruas do Corpo Santo, Grades de Ferro, Santos Dumont, Cobertos, Droguistas, Algibebes e São João, um trecho compreendido entre a Alfândega e a Praça Riachuelo, o que corresponde a cerca de 54% das solicitações de licença neste período. Ainda no mesmo setor, observamos solicitações para construção de edifícios[78], a partir de 1907, em terrenos baldios resultantes do parcelamento da área originada da demolição dos Trapiches Gaspar e União, nas vizinhanças da Igreja do Corpo Santo[79]. Na análise dos projetos, os alinhamentos são fornecidos pela municipalidade com a indicação dos cortes e recuos necessários à configuração do novo arruamento, às vezes, reduzindo à metade a área útil do lote. É o caso do alinhamento fornecido ao projeto de reconstrução de edifício que fora incendiado à Travessa dos Cobertos, com outras duas frentes para as ruas dos Cobertos e dos Droguistas. Informa a Intendência, após a determinação do alinhamento, que

> [...] Isso redunda em perder o terreno da casa incendiada, que media 167^{m2},12 a área de 94^{m2},54 visto ser cortado do lado da rua dos Cobertos 4,50 em sua largura e 5,40 do lado dos Droguistas, sendo 19^{m},10 o comprimento".

o que exigia a apresentação de uma nova proposta para avaliação[80] (Figura 64).

A regularidade do traçado, que busca a ortogonalidade dos quarteirões e a uniformidade das larguras das ruas, além de garantir a fluidez do espaço público, é utilizada como um dos aspectos do projeto do embelezamento da cidade, devendo, portanto, ser perseguida com rigor. É o que se apreende, por exemplo, do parecer fornecido ao projeto de reconstrução de imóvel destruído por incêndio à Rua Conselheiro Dantas, 22 (Figura 65), onde o técnico do

---

[77] BOCCANERA JÚNIOR (1928, p.228).

[78] Projeto para a construção de edifício à Rua do Corpo Santo, em terreno baldio junto à Igreja, do Sr. João Joaquim de Souza sobrinho, em 1907 (s/ catalogação - Conceição da Praia/AHM); projeto para construção de prédio em terreno baldio, quadra C das ruínas dos trapiches Gaspar e União, do mesmo proprietário, em 1909 (s/ catalogação - Conceição da Praia/AHM); ou ainda, projeto de construção de imóvel sito à Rua Santos Dumont/ Corpo Santo, em 1909, pertencente ao Comendador Bernardo Catharino (Ficha nº 0047 - Conceição da Praia/AHM).

[79] A este respeito, cf. a Planta da Cidade Baixa da Bahia entre o Unhão e a Igreja de São Francisco de Paula, de 1871, no capítulo anterior (FIGURA 35).

[80] Projeto para a reconstrução de edifício à travessa dos Cobertos/ Rua dos Cobertos/ Rua dos Droguistas, em 1902, da Cia Alliança da Bahia (Ficha nº 0042 - Conceição da Praia/AHM).

município justifica o significativo corte proposto para os imóveis do lado leste e o alargamento da via, afirmando:

> [...] É portanto a rua Cons. Dantas uma das que necessita de regularização no ponto de vista de seu alinhamento. Na planta junta bem se vê a desordem que existe na rua alludida, que entretanto pode e merece ser regularizada, continuando como um prolongamento da rua das Princezas com a mesma largura desta, offerecendo um bello aspecto e melhorando, consideravelmente a esthetica do bairro commercial. (...) O facto da irregularidade que por agora determina o alinhamento da planta, será transitório, visto que todos os demais prédios, na sucessão do tempo, devam recuar a **cada modificação de suas fachadas**, para a linha da planta. (grifo nosso)[81].

Ao longo do processo, depois de algumas discussões internas às quais se refere o texto, mas que não estão detalhadas, o alinhamento fornecido é revisto pela Intendência, e, portanto, o projeto apresentado passível de aprovação. Tal fato revela as tensões provocadas pelos diferentes interesses na área, contrapondo as idealizações urbanas à realidade e condicionantes locais.

Da mesma forma, a relação entre a largura da rua e o gabarito do conjunto construído é um aspecto que começa a ser considerado, no sentido de garantir o embelezamento da cidade. Em 1902, o projeto do Sr. Eugenio Antonio Cardoso de Oliveira para a reforma e ampliação de edifício à Rua dos Droguistas, 45, é reprovado pela Intendência, considerando o técnico que o analisa que [...] considerando ser a rua dos droguistas muito estreita não deve consentir na construcção de prédios com mais de um andar e loja [...]'[82]. Em 1904, proíbe-se a construção de predios com mais de um andar na zona compreendida entre a Praça do Comercio e o Cais Dourado[83].

As pressões dos diferentes atores do processo de modernização urbana podem ser identificadas também na proposta de construção de uma ponte coberta na Doca Riachuelo, evidenciando mais um aspecto do conflito, que é a privatização do espaço público. Entre 1904 e 1905, a Empresa de Transportes Marítimos da Bahia tenta a autorização para construir uma ponte para

---

[81]Projeto para a reconstrução de imóvel à Rua Cons. Dantas, 22, em 1906, de propriedade da Santa Casa de Misericórdia (s/ catalogação- Conceição da Praia/AHM).
[82] Projeto de reforma e ampliação de imóvel à Rua dos Droguistas, 45, em 1902 (Ficha nº 0038- Conceição da Praia/AHM).
[83] Resolução nº 11, de 29/03/1904. (SALVADOR. Leis..., 1904)

FIGURA 63 – Planta da Praça Bulcão com projecto de edificação.1895.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 64 – Projeto para a edificação de dois prédios na Praça do Ouro, em 1895.

Fonte: AHM/FGM.

embarque e desembarque de passageiros e cargas, em área de propriedade pública, alegando a seu favor que

> [...] mesmo que a concessão do que requer venha prejudicar a um ou outro barco que costuma atracar no paredão da referida doca, esse prejuízo será sobejamente compensado pelo beneficio que causará a público além de concorrer para o asseio d'aquelle local.

A resposta da Diretoria de Obras Públicas é negativa, "[...] porque a permanência della neste ponto vae de encontro a esthetica encobrindo do lado do mar o importante monumento que perpetua os valorosos feitos dos heróis da guerra do Paraguay"; permitindo, contudo, a construção de uma ponte descoberta, em elegante estrutura de ferro, onde seria permitido o uso do público. Em novo requerimento à Intendência, o representante da empresa questiona o parecer do corpo técnico em vários pontos, principalmente naquele que se refere ao monumento, dizendo que

> [...] o referido monumento por suas pequenas dimensões não pode ser visto a grande distancia e de suas proximidades não será a ponte projectada que irá encobrir a belleza do seu aspecto. Ao contrario d'isso, quer o supplicante crer que a ponte alli construída com a obrigação de dar passagem franca aos que visitão nosso porto, proporcionar-lhes há ensejo de admirarem esse monumento que não é publico e nem esta entregue ao gozo do publico, encerrado como se acha em um jardim fechado, não deve preterir em melhoramento de utilidade pratica qual o que pretende estabelecer o supplicante.

Além disso, afirma que a ponte desaparecerá com as obras de melhoramentos do porto e aterro da área, como também o monumento se distanciará do mar, em virtude da construção de várias ruas até o cais. Depois de uma série de discussões, o projeto é aprovado como fora apresentado[84].

De fato, a utilização por particulares das áreas de marinha continua a acontecer e a ser normatizada, paralelamente aos acordos para o início efetivo das obras do porto. Os trapiches instalados próximos ao mar, principalmente aqueles situados no distrito do Pilar, procuram ampliar suas instalações e modernizar o serviço, ao tempo em que vários aterros modificam a configuração do território, reagenciando ruas e praças. Alguns são totalmente reconstruídos, como o que ocorre em 1900, quando a proprietária do Trapiche Chico solicita licença para a reconstrução do estabelecimento destruído no ano anterior pelo fogo, o que deveria seguir um novo alinhamento; em 1902, é a

---

[84] Projeto para a construção de uma ponte na Doca do Riachuelo, em 1904 (Ficha nº 0044 – Conceição da Praia- AHM).

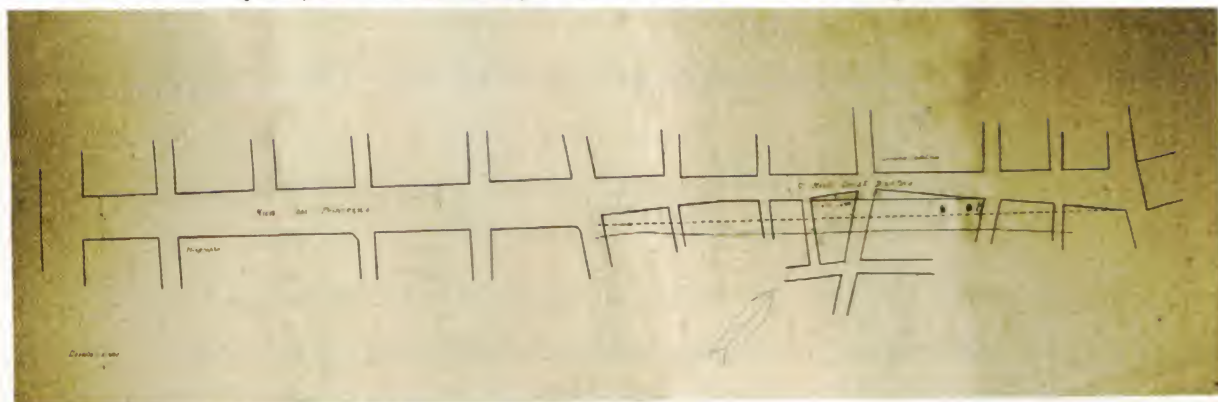
FIGURA 65 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua dos Droguistas, em 1902.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 66 – Projeto para a reconstrução do Trapiche Julião à Praça do Ouro.1902.

Fonte: AHM/FGM.

vez de o Trapiche Julião apresentar proposta de reconstrução, na Praça do Ouro[85] (Figura 66). Outros, para facilitar as atividades comerciais, solicitam a ampliação das pontes de atracação, sendo esta análise, inicialmente, realizada pela Capitania do Porto que, geralmente, não se opõe aos pedidos, como nos casos do Trapiche 2 Andrade ou do Mercado do Ouro[86] (Figura 67).

O trecho entre a Praça Riachuelo e o Mercado do Ouro parece passar, neste momento, por redefinições do traçado das ruas e praças. Nas Ruas do Julião e Becco do Sodré (Rua Andrada), os projetos apresentados devem se ajustar aos novos alinhamentos e aqueles sitos à Praça Bulcão, seguir a planta desenvolvida na Intendência para a área, revelando, mais uma vez, um especial cuidado com a configuração espacial das praças no planejamento da cidade. Para o norte do distrito, mantém-se a ocupação acelerada da zona do Bom Gosto, com pequenas moradias de aluguel construídas em terrenos vazios (Figura 68).

A partir de 1904, percebemos através das análises dos projetos pelos técnicos da Intendência a definição de uma hierarquia espacial nesta zona da cidade, com o estabelecimento do valor locativo de cada unidade. Apesar de regularizado em 1893, pela Lei Municipal nº 027, de 05 de agosto[87], só 11 anos depois esta prática parece estar efetivamente incorporada ao cotidiano da Directoria de Obras, estando atrelada muito mais à localização do edifício do que às características arquitetônicas do mesmo, "[...] **em relação á capacidade e localidade em que forem situados** [...]" (grifo nosso)[88]. Utiliza-se como referencial a quantia de 300$000 (trezentos mil réis), tantos para os prédios de uso residencial, quanto comercial, independendo da sua área construída, sendo fornecido em função da valorização de cada setor da cidade. Assim, possuem valor locativo superior a 300$000 os imóveis situados no trecho compreendido entre a Preguiça, no distrito da Conceição da Praia, e o

[85] Ver projeto de reconstrução de trapiche à Rua do Pilar, em 1900 (Ficha nº 900/01-Pilar/AHM) e projeto para a reconstrução de trapiche à Praça do Ouro, em 1902 (Ficha nº 902/02-Pilar/AHM), respectivamente.
[86] Ver projeto de ampliação da ponte do Trapiche 2 Andrade, na Rua do Pilar, em 1902 (Ficha nº 902/01- Pilar /AHM) e projeto de construção de ponte no Cais do Ouro, em 1903 (Ficha nº 903/01- Pilar/AHM), respectivamente.
[87] SALVADOR, Leis....1900, p. 44-54.
[88] Ibid., p. 49.

alargamento e redefinição da malha viária, inclusive com a indicação dos edifícios a serem desapropriados (Cf. Figuras 53 e 54).

Por outro lado, na investigação dos processos de licenciamento de obras, percebe-se que, neste momento, eram executados no distrito da Conceição da Praia dois planos de melhoramentos urbanos: o primeiro, ao que tudo indica, em curso desde a década anterior, é o *Plano de Melhoramentos Municipaes*, a cargo da Directoria de Obras Municipaes e, o segundo, o *Plano de Melhoramentos Federaes*, conduzido pela Commissão Fiscal das Obras do Porto da Bahia. Não é clara a definição das áreas de abrangência dos referidos planos, no que concerne ao redesenho de ruas e quadras (notando-se, inclusive, uma sobreposição destas), já que, infelizmente, não foi encontrada nenhuma documentação que esclarecesse a questão, mas, é óbvia a complementação das ações das duas esferas administrativas, ainda que nem sempre se desse de forma harmoniosa. Identificamos como conduzidos pela municipalidade os melhoramentos efetuados na Ladeira da Preguiça, Ruas Manoel Victorino, Corpo Santo, Conselheiro Saraiva e do Comércio, além de trechos das ruas dos Algibebes, dos Ourives, de São João e de Santa Bárbara. Sob a responsabilidade da União, estavam as remodelações das ruas do Guindaste dos Padres, das Princezas, Conselheiro Dantas, Santos Dumont, Miguel Calmon, Travessa e Rua de São João, Rua dos Algibebes, Formoza, dos Ourives e de Santa Bárbara.

Todos os projetos, independentemente da área em que se situavam, necessitavam da aprovação do órgão municipal. Entre os anos de 1912 e 1913, no percurso burocrático do processo dentro da Intendência, vemos surgir um parecer da Secção Technica de Melhoramentos Municipaes, ligada diretamente ao Intendente Municipal. Cabia-lhe uma análise dos projetos inseridos na área-alvo dos planos, **opinando sobre as questões estéticas** (grifo nosso) e encaminhando aos setores municipal ou federal a definição do alinhamento, de acordo com a localização do edifício. Ilustra a questão, a solicitação que faz a Santa Casa da Misericórdia, em 1912, para reconstruir e ornamentar a fachada de um seu edifício sito à Rua Conselheiro Saraiva, 36 (Figura 69), sendo informada pela referida Secção que

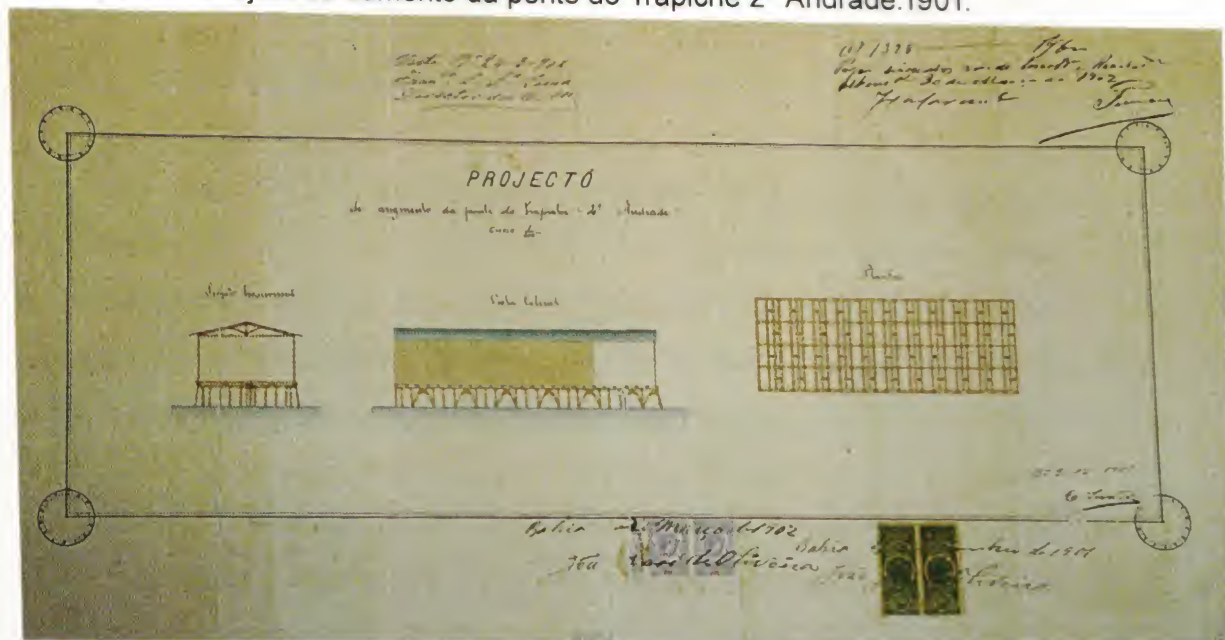
FIGURA 67 – Projeto de aumento da ponte do Trapiche 2º Andrade.1901.

Fonte: AHM/FGM.

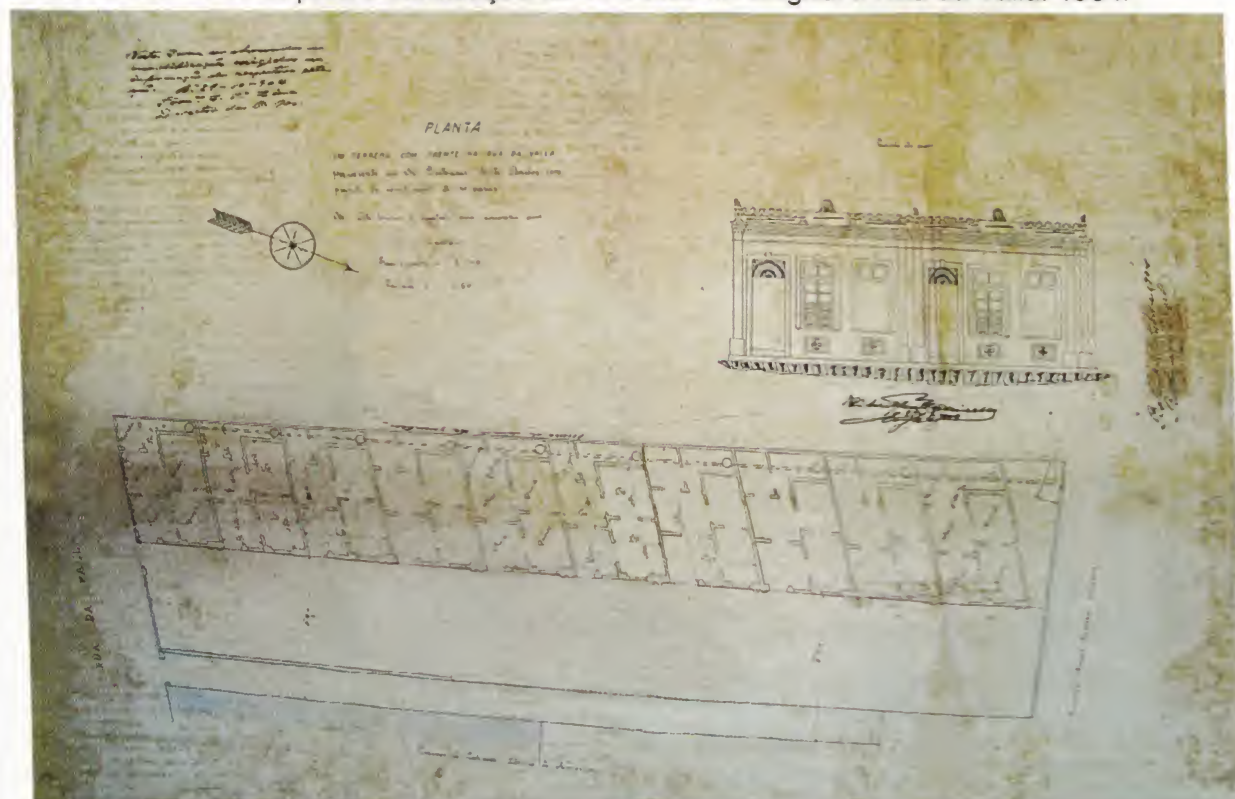
FIGURA 68 – Planta para a construção de 10 casas de aluguel à Rua da Valla. 1904.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 69 - Projeto para a ornamentação de fachada à Rua Conselheiro Dantas, 56. 1912

Fonte: AHM/FGM.

> [...] por enquanto não se acha o local compreendido no plano de melhoramentos municipaes e sim no plano de melhoramentos federaes, entretanto a propriedade na fachada do fundo (rua Cons. Saraiva) conserva o alinhamento actual. Penso ser ouvida a Directoria de Obras Publicas Municipaes sobre o alinhamento, por onde tem corrido esse serviço[91].

Outros exemplos mostram a fragmentação da análise do projeto, na qual setores de esferas administrativas distintas opinam sobre a mesmo assunto - com frequência, o alinhamento -, gerando mal entendidos no momento da execução[92]. É o que ocorre quando Benedicto A. de Lima & Cia, em 1912, solicita licença para reconstrução de seu predio com fachadas para as ruas dos Algibebes, dos Ourives e de Santa Bárbara, deferindo a Secção que os alinhamentos das duas primeiras serão dados pela Directoria de Obras Municipaes, e da última, pela Commissão do Porto[93]. Ou como no caso do requerimento do Sr. João Barral Cavadas que requereu licença para fazer obras de reparos em sua propriedade à Rua da Alfândega, em 1918, o que foi indeferido pela Intendência, que alegava estar a mesma sujeita a um pequeno corte. Contestando o parecer, o requerente afirma que, ao contrário desta informação, o seu prédio deveria avançar sobre a rua, "[...] para o perfeito alinhamento, de accordo com o plano e a planta approvado pelo Governo Federal de harmonia com os interesses do Município, a quem cederá os terrenos para o ajardinamento da praça da Alfândega"[94].

O reagenciamento desta área, na verdade, fora projetado em 1911, prevendo-se a criação de uma praça no lugar onde estavam implantados os edifícios da velha Alfândega, demolida em 1914, e outros prédios do entomo: a guardamoria, casa de máquinas dos ascensores, cômodos onde os

---

[91] Cf. Projeto para a reconstrução da fachada de edifício sito à Rua Conselheiro Saraiva, 36, em 1912, de autoria de Rosalvo Celestino dos Santos (FICHA nº 0070/ 912 – Conceição da Praia/AHM).

[92] Em 1912, o Engº Pedro Jayme David, técnico da Intendência, acusa o desconhecimento da proposta em curso, ao informar que, para efetuar a análise, é necessário que se lhe forneça

> [...] a planta do bairro commercial com o projecto de alinhamento das respectivas ruas etc. organizada pela Commissão de Fiscalização das Obras do Porto, desde que por estes delineamentos são edificados os prédios do local.

Ver Projeto para reconstrução de edifício à Rua Santos Dumont/ Travessa São João, em 1912, de autoria de Rossi Baptista (s/catalogação – Conceição da Praia/ AHM).

[93] Projeto para a reconstrução de prédio à Rua dos Algibebes, dos Ourives e de Santa Bárbara, em 1912, de autoria de Rossi Baptista (FICHA nº 0071/912 - Conceição da Praia/ AHM).

[94] Requerimento para licenciamento de obras em edifício à Rua da Alfândega, em 1918, do Sr. João Barral Cavadas (s/catalogação – Conceição da Praia/ AHM).

conferentes davam saídas para as mercadorias e relógio do sol, sobre um pedestal de cantaria. Esta área, na qual se pretendeu colocar o monumento a Riachuelo, transferindo-o da frente da Associação Comercial para o prolongamento e alargamento da Rua Miguel Calmon, logo se transformou em um lamaçal. Em 1918, uma comissão criada pelo Inspetor da Alfândega pretendeu angariar recursos do comércio para o ajardinamento da praça, que é doada pela União ao Município, dois anos mais tarde, quando é rebatizada com o nome de Visconde de Cayru[95].

De fato, os desencontros de informações entre os gestores do projeto, a descontinuidade administrativa, mas principalmente, a escassez de recursos decorrente da Primeira Guerra Mundial, ainda em meados do Governo Seabra, contribuiu para a desaceleração das obras e mesmo, para o abandono de certas propostas. No final da década de 1910, o agrimensor Ernestino dos Santos Marques, analisando um projeto de reconstrução à Rua do Corpo Santo, 68 – trecho do bairro que só neste momento retoma a execução do que fora projetado na década anterior -, indica os cortes e avanços dos imóveis da área, salientando, que

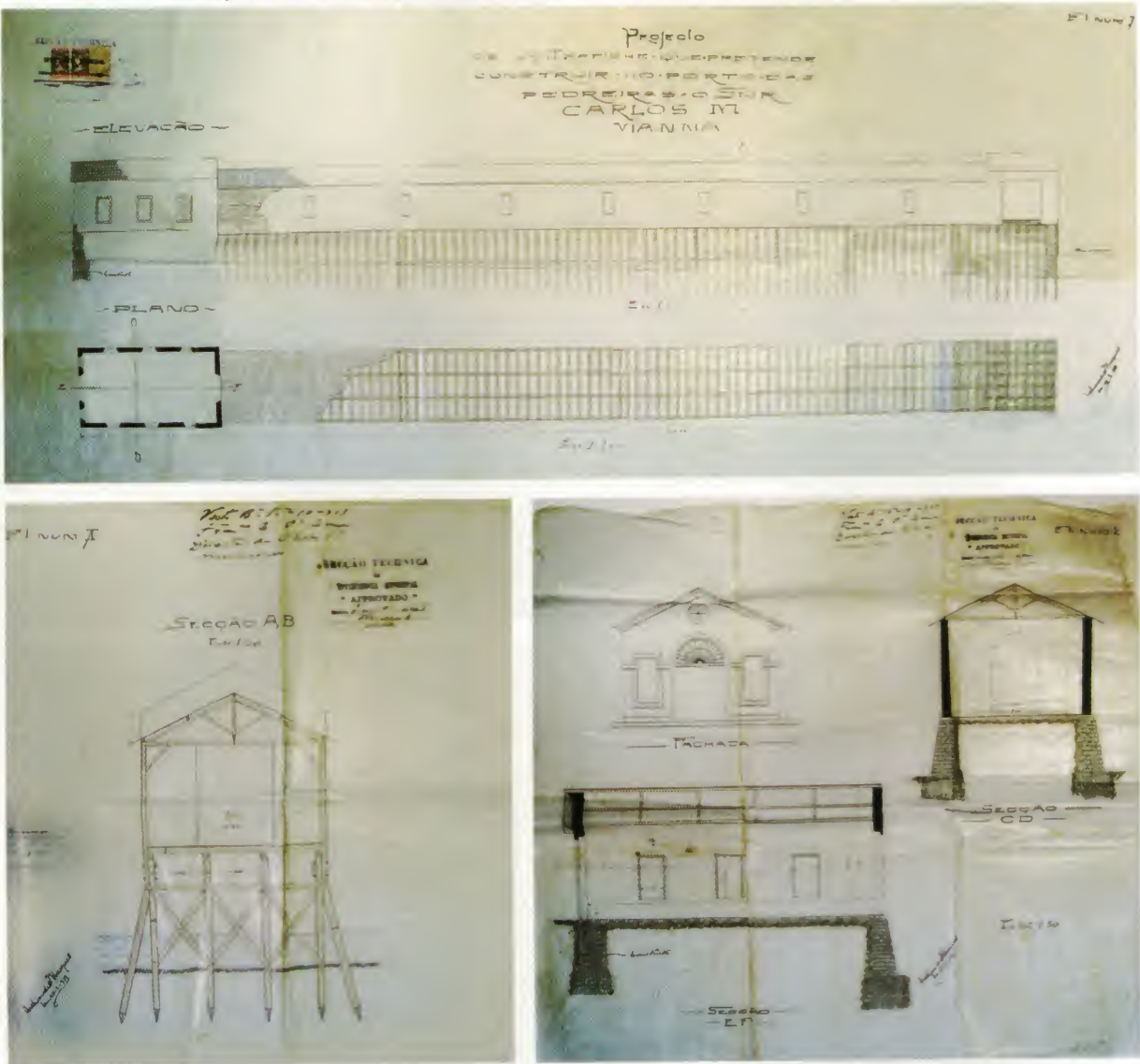
> [...] É de supor porém que a execução desse melhoramento será adiados [sic], em vista do estado precário dos cofres municipaes, e assim sendo poderá ser concedida licença aos requerentes para reconstruir o prédio ficando a frente no mesmo alinhamento em que se acha [...][96].

Parece-nos que é a área compreendida entre a Preguiça e a Alfândega aquela onde as transformações projetadas, dentro do distrito da Conceição da Praia, sofrem os maiores atrasos, seja em virtude das negociações para a ocupação da grande área pertencente ao antigo Arsenal da Marinha, como já visto, seja pela prioridade dada à execução dos serviços em trechos ligados mais diretamente ao porto. Ao longo da segunda década do século XX, a despeito do projeto e execução dos melhoramentos do porto, verificamos a contínua utilização de trapiches neste trecho da Cidade Baixa, principalmente na Prainha do Peixe e Cais das Pedreiras, para os quais a Intendência concede licenças para ampliação, reedificação e construção, ainda que

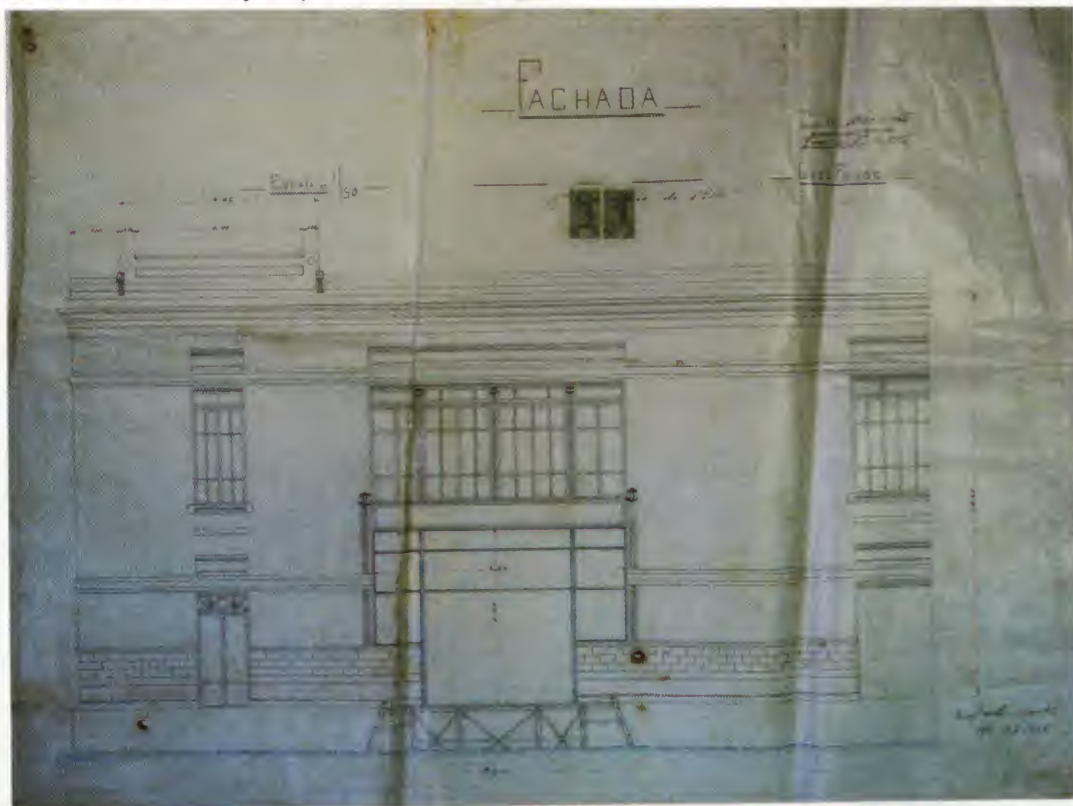
---

[95] AZEVEDO (1985, p. 35-7).

[96] Projeto para a reconstrução de imóvel à Rua do Corpo Santo, 68, de propriedade de Mario e Domingos Dias Brandão, em 1919 (s/catalogação - Conceição da Praia/ AHM).

FIGURA 70 – Projeto de um trapiche no Porto das Pedreiras. 1913.

Fonte: AHM/FGM.

a. Planta e elevação
b. Seção AB
c. Fachada, Seções Cd e EF

FIGURA 71 – Projeto para a reconstrução do Trapiche Valença, na Preguiça. 1915.

Fonte: AHM/FGM.

a. Elevação
b. Planta do pavimento térreo

ressalve não possuir "[...] qualquer responsabilidade perante a Cia Docas da Bahia"[97], e, só eventualmente, encaminhar o projeto à Capitania do Porto e à Companhia das Docas para parecer (Figuras 70 e 71).

Curiosamente, apesar de ser área destinada a um comercio de maior porte, em 1915, encontraremos neste trecho da Cidade Baixa, na Jaqueira, a proposta de instalação de três "[...] pequenas barracas estheticas e confortáveis, para mudança de roupas dos banhistas", implantadas sobre o cais que fora reformado pela municipalidade. O projeto é reprovado, visto que, segundo o parecer técnico, o cais não poderia ser ocupado por construções de particulares, principalmente, se de caráter permanente, sendo possível, contudo, fazê-las de lonas desmontáveis, o que é ratificado pelos Delegado e Diretor da Hygiene Municipal (Figura 72)[98]. A reprovação da proposta revela-nos, por outro lado, a relatividade da tolerância do município na utilização de áreas públicas, parecendo-nos antes haver um controle da atividade no trecho em causa. Além disso, evidencia a utilização da Praia da Jaqueira por uma parte da população (ainda que não identifiquemos seu perfil social) para os *"banhos de sal"*, novo hábito da burguesia local desde o final do século anterior, geralmente realizados nas zonas balneárias da cidade, então, em processo de urbanização, como a Barra e o Rio Vermelho.

O incremento das obras em espaços públicos e em edifícios do distrito da Conceição da Praia, durante os anos de 1910, serão percebidos ainda em maior escala no distrito do Pilar. Neste período, o número de solicitações de licenças praticamente quadruplica em relação ao decênio anterior, estando na sua maioria concentradas na área conhecida como Bom Gosto e suas adjacências - Ruas de São Domingos, do Bom Gosto e do Gasômetro. Do que

---

[97] Projeto para a construção de um trapiche ao Cais das Pedreiras. 08.09.10 e 11, de propriedade de Carlos Martins Vianna, em 1913 (FICHA nº 0085/913 – Conceição da Praia/AHM). Ver ainda os projetos para a reconstrução de trapiche à Praia do Peixe, do Barão Pereira da Motta, em 1911 (s/catalogação – Conceição da Praia/AHM), para a reconstrução do Trapiche Valença ao Largo da Preguiça, em 1915, de Manoel Joaquim de Carvalho (FICHA nº 0098/915 – Conceição da Praia/AHM), ampliado em mais um pavimento em 1917 (s/catalogação – Conceição da Praia/AHM), ou ainda o projeto de ampliação do Trapiche Porto, na Rua das Pedreiras, em 1916 (s/catalogação – Conceição da Praia/AHM).

[98] Projeto para a construção de barracas para banhistas, na Praia da Jaqueira, em 1915, encaminhado por Antônio Joaquim Pires de Aragão Júnior (FICHA nº 0099/915 – Conceição da Praia/AHM).

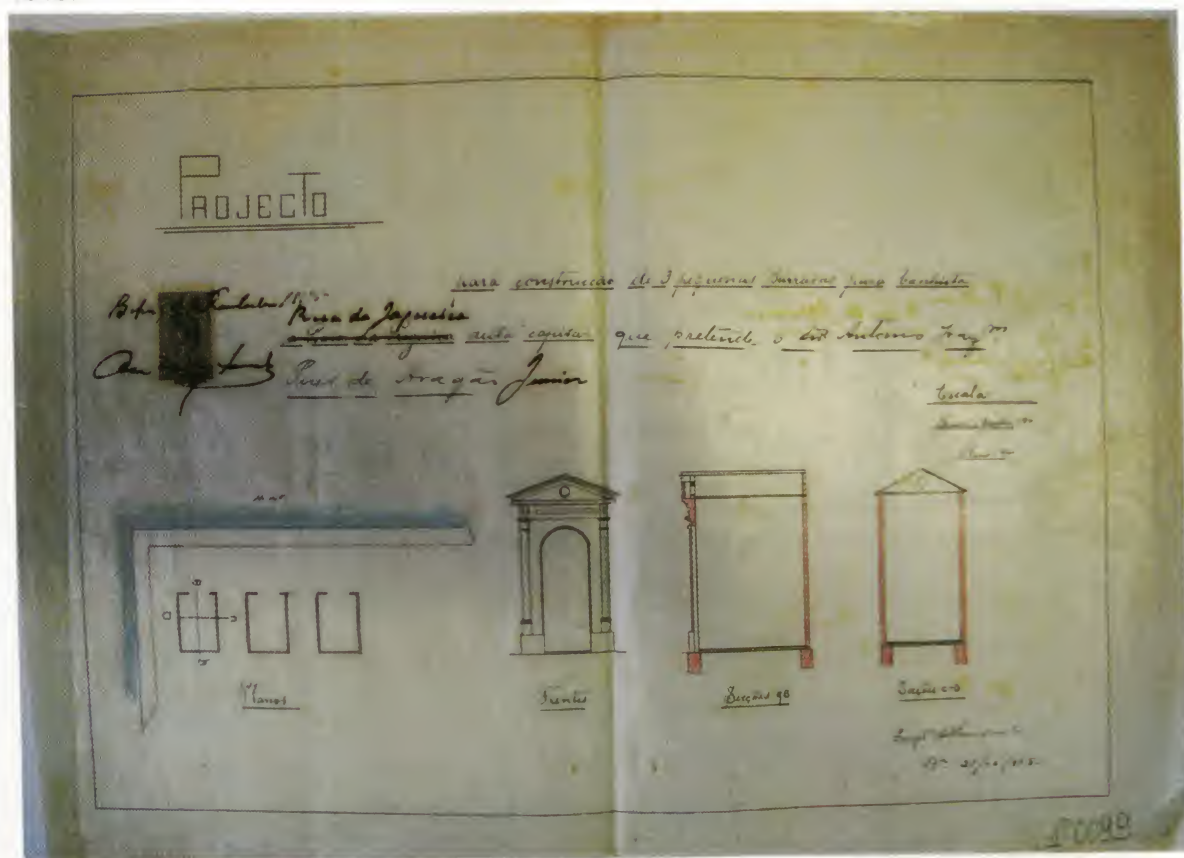
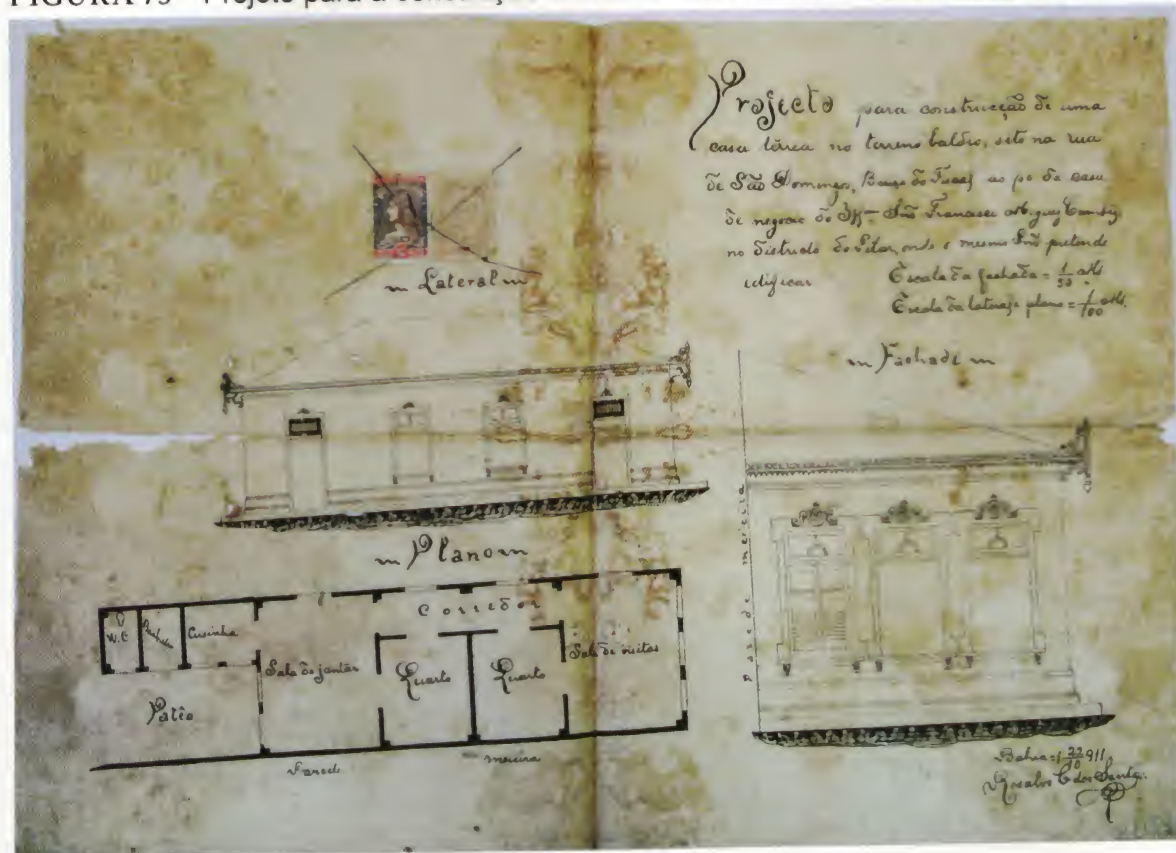
FIGURA 72 – Projeto para a construção de três pequenas barracas de praia para banhistas. 1915.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 73 – Projeto para a construção de uma casa à Rua de São Domingos. 1911.

Fonte: AHM/FGM.

se pode apreender da documentação consultada, trata-se da área de uma antiga fazenda, no caso, o Engenho Conceição, que, como tantas outras neste período, são desmembradas em loteamentos voltados para as diferentes classes sociais, a exemplo da Fazenda Garcia ou da Fazenda Areia Preta.

A maioria das obras neste setor é referente à construção de habitações com área média entre 70,00 e 100,00 m², o que corresponde a 45% do total de licenciamentos de todo o distrito, concentradas principalmente na Rua de São Domingos/ Baixa do Fiscal, então, em processo de ocupação (Figuras 73 e 74)[99]. Aí, as maiores preocupações da Intendência dizem respeito à definição do arruamento e alinhamento dos edifícios, sendo comuns os pareceres que estabelecem a implantação dos imóveis em relação a outros já existentes, contíguos ou paralelos. As características de uma ocupação rarefeita do local podem ser observadas, por exemplo, no parecer fornecido em 1916 à solicitação da Sra. Laura Fateixa e do Sr. Francisco Bellavista para construir imóvel à Rua de São Domingos, ao informar

> [...] que não podem ser deferidas as ditas petições, visto o local achar-se em verdadeiro labirynto, sem alinhamentos, e para que possa haver alinhamento. necessário se faz que seja intimado o proprietário de taes terrenos a apresentar uma planta completa á esta Directoria. com os arruamentos existentes, afim de serem estes reformados e outros projectados" [100].

O caráter suburbano da área ainda é identificado nas solicitações que são deferidas para a construção de estábulos (Figura 75)[101] ou de galpão para abrigo de carroças[102], mas também pelo valor locativo atribuído às habitações "[...] inferior a 200$00 pelo lugar onde vae ser edificada"[103]. A proximidade da

---

[99] Ver, por exemplo, projeto para a construção de uma casa à Rua São Domingos, em 1911 (FICHA nº 911/03 - Pilar/AHM); projeto para a construção de casa no Largo do Engenho da Conceição (São Domingos), em 1913 (FICHA º 913/01-Pilar/AHM); projeto para a construção de casa à Rua do Bom Gosto, em 1916 (FICHA nº 916/10-Pilar/AHM).
[100] Projeto para a construção de uma casa e reconstrução de uma outra à Avenida de São Domingos, no Engenho da Conceição, de propriedade de Laura Fateixa e Francisco Bellavista, em 1916 (FICHA nº 916/06 – Pilar/AHM).
[101] Ver projetos para construção de estábulos, em 1912, à Rua do Bom Gosto, de propriedade de João Cardozo (FICHA nº 912/06 – Pilar/AHM) ou, em 1914, na mesma rua, de propriedade de João de Souza e Silva (FICHA nº 914/03 – Pilar/AHM).
[102] Projeto para a construção de galpão para abrigo de carroças, em 1918, à Rua do Bom Gosto, de Francisco Amado da Silva Bahia (FICHA nº 918/01 – Pilar/AHM).
[103] Projetos para a construção de casas à Rua São Domingos, de Armando Cardoso da Silva, em 1912 (FICHA nº 912/03 – Pilar/AHM), ou ainda, na mesma rua, em 1911, de propriedade da Paulina Maria da Conceição (FICHA nº 911/04 – Pilar).

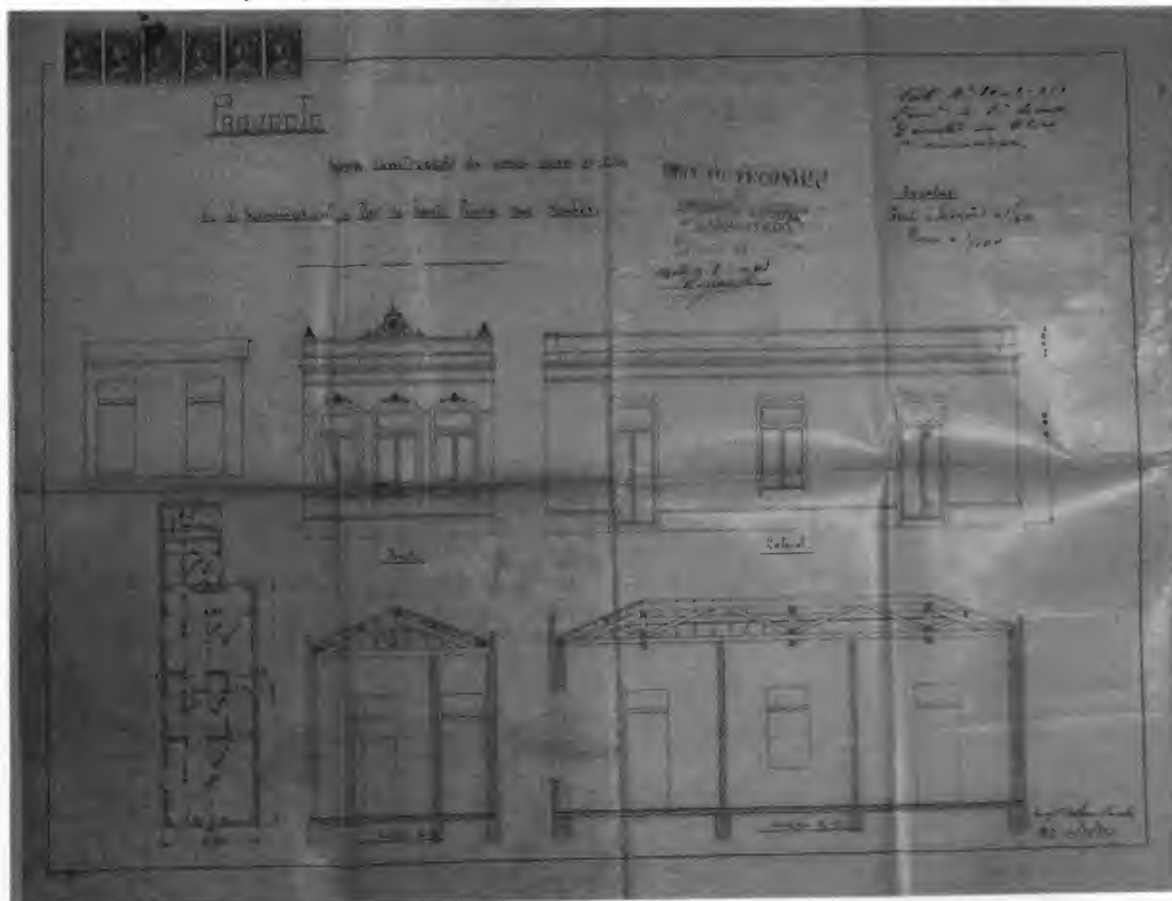
FIGURA 74 – Projeto para a construção de uma casa à Rua de São Domingos. 1913.

Fonte: AHM/FGM.

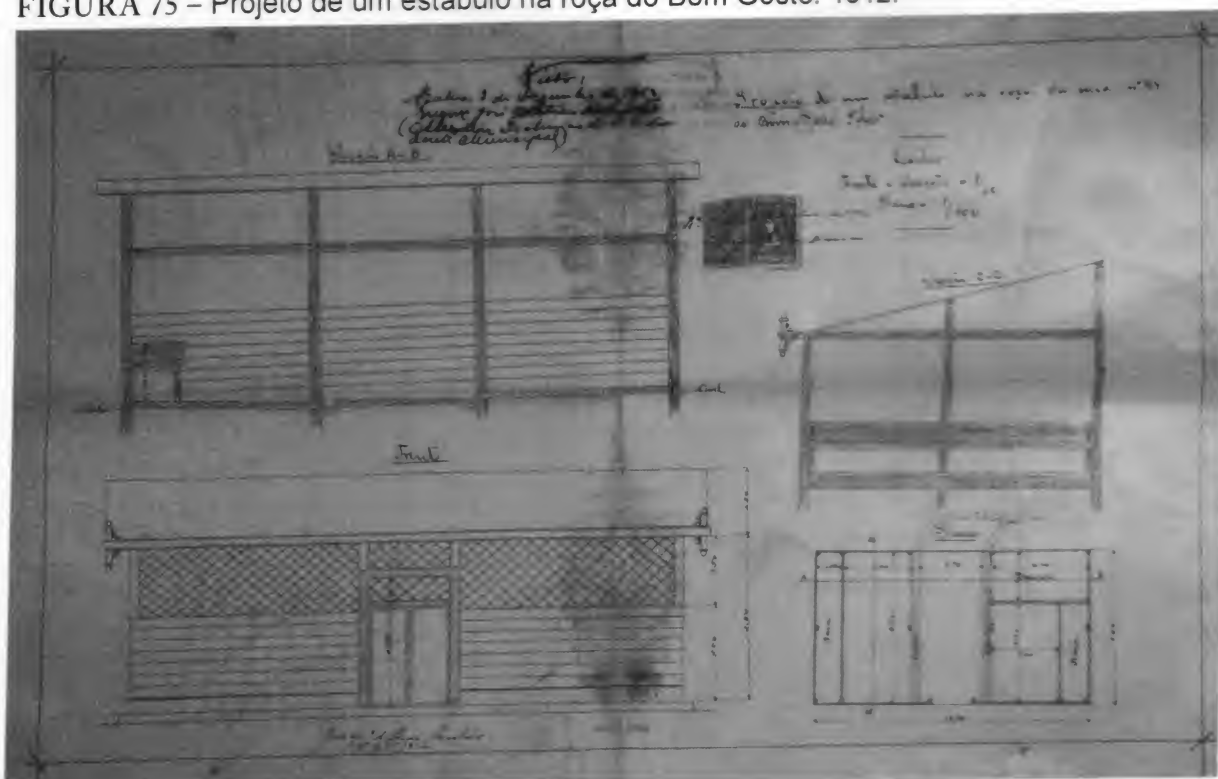
FIGURA 75 – Projeto de um estábulo na roça do Bom Gosto. 1912.

Fonte: AHM/FGM.

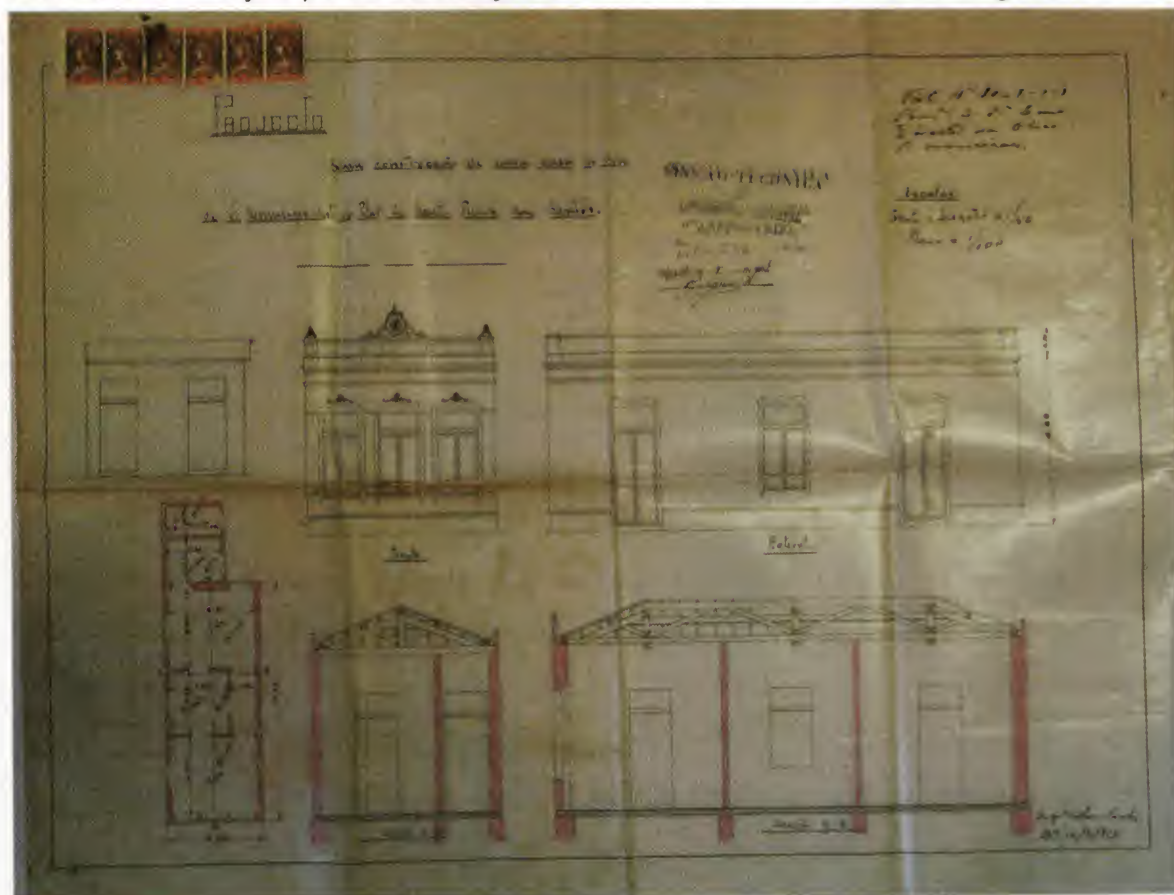
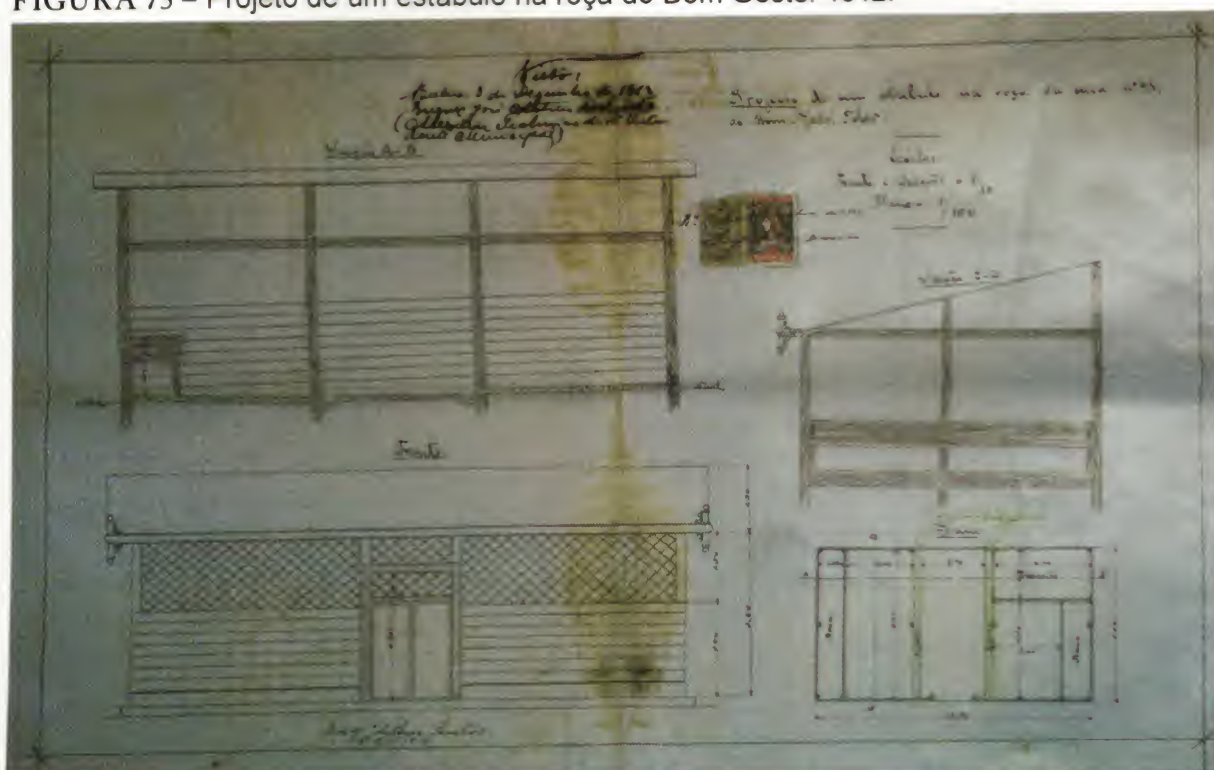
FIGURA 74 – Projeto para a construção de uma casa à Rua de São Domingos. 1913.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 75 – Projeto de um estábulo na roça do Bom Gosto. 1912.

Fonte: AHM/FGM.

Estação da Calçada, ponto de chegada e partida de pessoas e mercadorias, favorece a ocupação das glebas do seu entorno, destinadas à moradia para a classe de menor poder aquisitivo, ou mesmo a instalação de determinados equipamentos ligados às novas demandas do local, como um abrigo para a recepção de carne verde, vinda de Mata de São João[104] (Figura 76), em 1912, loja de material de construção, em 1914, restaurante, em 1917, ou tenda de ferreiro, em 1919[105].

Apesar de trecho do distrito estar incluso na proposta de melhoramentos urbanos decorrentes das obras do porto, principalmente, em função da abertura da Avenida Jequitaia, a pouca clareza nas negociações entre as diferentes esferas administrativas e com os proprietários e arrendatários dos imóveis, como já visto, comprometem a sua execução, adiando e impedindo o deferimento de processos de licenciamento neste setor. Um caso que ilustra bem a questão é o do requerimento do Sr. Acylino Muniz de Pinho, em 1912, para reconstruir a Serraria Xixi, situada à Rua do Pilar, 107, que fora destruída por incêndio, sendo informado pelo próprio Intendente Julio Brandão ser indispensável a apresentação da "[...]planta de alinhamento official da Cia. Concessionária do Porto, na zona a edificar". Encaminhando um segundo requerimento, o suplicante contesta o despacho fornecido, afirmando ser-lhe "[...] impossível satisfazer a recomendação do despacho, principalmente porque não existe nesta cidade, ao que lhe informou o Dr. Frederico Pontes, planta official das obras da zona onde está o prédio arruinado". Contesta ainda a dependência do Poder Municipal ao plano federal, alegando que, para obedecer-lho o edifício deveria ser total ou parcialmente desapropriado. Enviado o processo à Fiscalização do Porto da Bahia, esta confirma que

> [...] a área occupada pela Serraria Xixi, acha-se compreendida no projecto de melhoramentos do Porto (Avenida da Jequitaia) dependendo o alinhamento da planta que foi apresentada pela Cia Cessionária ao Exm°

[104] Projeto para a construção de abrigo para a recepção de carne verde à Rua do Bom Gosto da Calçada, de propriedade de Francisco Amado da Silva Bahia, em 1912. Fazem parte da solicitação a solicitação de licença para cercar o terreno no lado da Estação da Calçada e de construção de muro com portão no lado da Rua do Bom Gosto (FICHA n° 912/04 – Pilar/AHM).

[105] Ver os projetos para a construção de loja de material de construção à Rua São Domingos, em 1914, de Francisco Miguez Cambez (FICHA n° 914/02 – Pilar/AHM): para a construção de restaurante, em 1917, à rua do gasômetro, do Cel. Ismael Ribeiro (FICHA n° 917/14 – Pilar/AHM); e de uma tenda de ferreiro à Rua da Rocinha, de Francisco Amado Bahia (FICHA n° 919/01 - Pilar/AHM).

FIGURA 76 – Projeto de um abrigo para a recepção de carne verde. 1912.

Fonte: AHM/FGM.

a. Abrigo

b. Muro com portão.

Ministro da Viação e Obras Publicas e que officialmente ainda não foi enviada a esta Fiscalização[106].

O Intendente manda então arquivar o processo até que o órgão federal se pronuncie oficialmente sobre a questão.

Seis anos mais tarde, em 1918, contudo, os problemas ainda não haviam sido sanados: as obras da avenida não se efetivavam, trazendo prejuízos tanto aos edifícios comerciais aí instalados, quanto aos cofres públicos, em virtude da queda da arrecadação. Prova isto a solicitação da Companhia Brazileira Exportadora para reconstruir o Trapiche Aroldo, sito também à Rua do Pilar, que, necessitando urgentemente realizar as obras, propõe-se a fazê-las considerando o alinhamento já existente e obrigando-se a fazer o recuo necessário quando da abertura da avenida. Salienta o requerente as vantagens da concessão da licença,

> [...] Sem prejuízo para o embellezamento da rua a obra projectada, uma vez que a supplicante se obriga a fazer o recuo quando a Avenida estiver aberta e o alinhamento fixado em definitivo e sendo proveitosa ao Município a dita obra pelo facto de constituir uma dupla fonte de receita já com o pagamento das décimas, já pelo imposto do trapiche [...]"[107].

A Directoria de Obras Municipaes esclarece então que o edifício sofrerá um corte para o alargamento da Rua do Pilar, em decorrência da abertura da Avenida Jequitaia, recebendo, portanto uma indenização, que corre por conta da municipalidade. Entretanto, ressalvando que a execução do alargamento será adiada em virtude das precárias condições dos cofres públicos, opina favoravelmente sobre a licença pretendida, "[...] não convindo que o Município deixe de conferir desde já as rendas que lhe dão os prédios desse trecho da rua do Pilar [...].

Até então, a concessionária não adiantara significativamente as obras da Avenida Jequitaia, tendo realizado a demolição de alguns edifícios na garganta do Xixi - passagem muito estreita próxima ao Pilar-, e aterrado o leito da Avenida até Água de Meninos. Em 1919, adia-se mais uma vez sua execução,

---

[106] Projeto para a reconstrução de uma serraria à Rua do Pilar, 107, em 1912, projeto de autoria de Rossi Baptista (FICHA nº 912/01 –Pilar/AHM).

[107] Projeto para a reconstrução do Trapiche Aroldo, em 1918, sito à Rua do Pilar (FICHA nº 918/08 – Pilar/AHM).

investindo-se os recursos disponíveis no início da ligação da linha férrea ao porto, o que implicaria numa série de demolições na Rua do Pilar[108].

De fato, na década de 1910, as solicitações para licenciamento de obras no trecho compreendido entre o Pilar e Coqueiros de Águas de Meninos, particularmente na Praça Deodoro, são incrementadas apesar do ritmo inconstante dos melhoramentos implementados, referindo-se muitas vezes ao aformoseamento dos edifícios. Ocorre que, no dia 15 de julho de 1911, a antiga Praça do Ouro é inaugurada como parte do programa de comemorações do Primeiro Centenário de Fundação da Associação Comercial, instituição que assumira junto à Intendência a condução das obras e a conservação do logradouro. A área conquistada pelos aterros ao mar fora modernizada à custa da parceria entre o comércio e a municipalidade, sob orientação técnica do Engº Teodoro Sampaio, que conduz os serviços sem remuneração de espécie alguma (Figura 77). Em 1918, contudo, a Associação devolve ao Município a responsabilidade de conservação da praça, já que este não queria auxiliá-la nas despesas daí decorrentes[109]. Neste período, são várias as solicitações para *"modificar o frontispício"*, *"aformosear"* ou *"remodelar"* as fachadas dos imóveis a partir dos novos alinhamentos[110], redefinindo a espacialidade do lugar, reafirmando a importância do papel das praças na modernização urbana.

A remodelação da Cidade Baixa, concebida no início do século XX, se arrasta até os anos 30. Obras pontuais que carecem de recursos para sua efetivação adaptam a proposta inicial aos novos condicionantes econômicos e políticos, executando um projeto incompleto e inacabado. Na última década da chamada Primeira República, insinua-se com maior clareza no discurso oficial o projeto estético do Estado para a cidade, percebido principalmente na ocupação dos novos quarteirões construídos nas áreas aterradas. Estes estabelecem um contraponto com a morfologia dos setores de ocupação já consolidada, que são incorporados à modernidade almejada para o lugar

---

[108] AZEVEDO (1985, p. 37).
[109] MATTOS (1950, p.261-3).
[110] Ver os projetos para reforma de edifício à Praça Marechal Deodoro. 13. em 1912, de propriedade de Rosbach Brazill e Oscar Hinrichs (FICHA nº 911/11 – Pilar/AHM): do nº 27, e, 1912, de Antonio Lino da Rocha (FICHA nº 912/02 - Pilar/AHM) ou do nº 05. em 1918, de Joanna Baptista Barbosa Marques Ferreira (FICHA nº 918/03 – Pilar/AHM).

FIGURA 77 – Praça Marechal Deodoro. Ca.1920.

Fonte: Vianna (2004. p.76).

através do redimensionamento da malha viária, da implantação e modernização de equipamentos da infraestrutura urbana - a exemplo da proposta de reforma do Elevador Lacerda, em 1927 (Figura 78), mas, sobretudo, da linguagem figurativa adotada nos edifícios, do repertorio arquitetônico.

A ocupação dos referidos quarteirões, terrenos das Docas da Bahia, inicia-se por volta de 1925, ainda que de forma lenta, com a construção de grandes edifícios comerciais, destinados a escritórios e armazéns, geralmente filiais de empresas com sede no sul do país (Figura 79). Parâmetros para a ocupação da área começam a ser normatizados na letra da lei, ainda que, *grosso modo*, reflitam uma postura consensual já utilizada pelos técnicos da Intendência desde o início do século XX. De uma maneira geral, as questões pertinentes às características formais dos edifícios, não contempladas totalmente pela norma, continuam a ser tratadas casuisticamente pelos setores responsáveis pela análise e aprovação de projetos, ainda que possamos identificar a adoção de um padrão que reflete a ideia de *architectura moderna* de então.

A partir dos anos 20 do século passado, tanto no distrito da Conceição da Praia, quanto do Pilar, passa a haver um maior rigor no que tange aos aspectos higiênicos e sanitários dos edifícios, decorrendo muitas das solicitações de licenciamentos de obras das intimações efetuadas pelo setor competente para a correção e ajustes dos problemas identificados, quais sejam, cubagem mínima, aeração e ventilação dos cômodos, dimensionamento de vãos, instalação de aparelhos sanitários ou impermeabilização do solo. Em meados desta década, a análise dos projetos passa a ser compartilhada com o Estado, através da Secretária de Saúde e Assistência Pública/ Directoria de Engenharia Sanitaria, que emite parecer sobre a questão, ficando a cargo do município o exame dos alinhamentos e das características da arquitetura.

No distrito da Conceição da Praia, as maiores preocupações da Intendência referem-se à ocupação dos novos quarteirões, onde é possível identificar uma polêmica em relação ao zoneamento proposto pela legislação,

FIGURA 78 – Projeto de reforma do Elevador Lacerda. 1927

Fonte: AHM/FGM

FIGURA 79 – Companhia Cessionária do Porto da Bahia. Planta dos terrenos aterrados compreendidos entre a Rua da Alfândega e o 7º armazém com o respectivo plano de arruamentos. 1926.

Fonte: AHM/FGM

ainda embrionária, e a prática cotidiana da Directoria de Obras Municipaes. Ocorre que, considerando os problemas habitacionais existentes na cidade, a Resolução Municipal nº 658 estabelecia no seu Art. 1º:

> Fica prohibida a construcção de prédios exclusivamente destinados a armazéns de negocio. A Intendência só poderá conceder licença para taes construcções , quando, além do pavimento térreo destinado a armazém de negócios, tenham um ou dois pavimentos superiores para habitações [111],

o que inviabilizava a implantação de uma série de empreendimentos no local, assim como ia de encontro às idealizações do corpo técnico da municipalidade para a área, que questionavam o zoneamento e o uso do solo estabelecido para a região. Alguns processos ilustram bem a questão. Em 1925, é inicialmente indeferida a solicitação da Casa Westphalen, Bach & Cia. para construir edifício de escritórios e armazéns no Quarteirão H dos terrenos das Docas da Bahia (Figura 80), informando o próprio Director de Obras Municipaes, o Engº Aurélio Menezes, que

> [...] é com pezar que esta Directoria se vê forçada a condemnar o projecto junto á presente petição, bem elaborado, de architectura moderna e rica, somente porque vae de encontro a lei de nº 658 do Conselho Municipal.

Depois de alguma discussão, o projeto foi aprovado pelo Intendente, cuja justificativa realizada por um assessor, ao que tudo indica, vale a pena transcrever, na qual se percebe uma clara indução da ocupação da área:

> [...] A sua negação seria entravar a edificação de prédios na nova zona commercial creada com a construcção do caes do porto. Esta zona nova se destina, pela sua situação proximas ás linhas da estrada de ferro e aos caes de atracação e armazéns do serviço do porto, a receber edifícios para a applicação ao grande commercio [...], servindo como zona ampliada á Sé, hoje, por fins reconhecida, como zona commercial. A Resolução Municipal invocada, a meu ver, se refere aos edifícios que se destinam ao commercio varejista e que se pode estabelecer em pontos da cidade onde existem habitações, de onde a construcção de predios exclusivamente para 'armazens de negocio' seria em detrimento das habitações que podem ser construídas e cuja carência é por fins conhecida. A zona em que vae ser construído este edifício, cujo projecto vem a ser apresentado, de há muito que se utiliza ao fim par ao qual se pretende essa construcção – sempre foi destinada ao commercio e de muito se conhece como baixa commercial. Se de há muito se realiza aqui uma das aspirações das modernas cidades, qual a de ter districtos (ilegível) para o commercio, industrias, residências, (ilegível), não é possível que utilizando o já feito por uma restricta interpretação da lei[112].

---

[111] Despacho do Dr. Antônio Ferrão Moniz, Diretor de Hygiene e Assistência Pública Municipal, ao Intendente, no processo da Cia. Valença Industrial para construir à Rua Miguel Calmon, Quarteirão D dos terrenos das Docas da Bahia, edifício de escritórios e armazéns, em 1925 (s/catalogação – Conceição da Praia/AHM).

[112] Projeto para a construção de edifício ao Quarteirão H dos terrenos das Docas da Bahia, em 1925, da Casa Westphalen, Bach & Cia (s/catalogação - Conceição da Praia/AHM).

A polêmica continua, ainda no mesmo ano, com a apresentação de outras propostas similares. Em parecer ao projeto apresentado pela Cia. Valença Industrial para construir no Quarteirão D dos terrenos das Docas da Bahia, mais uma vez o técnico municipal lamenta o indeferimento da solicitação:

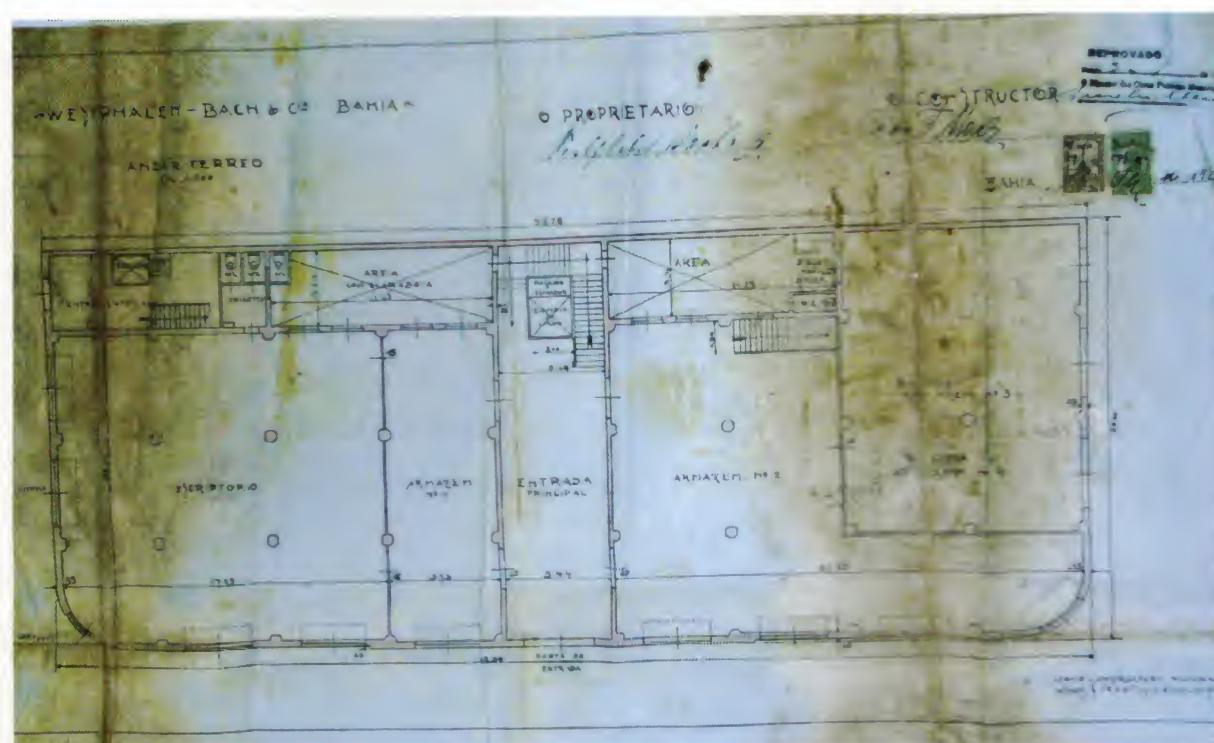
> [...] É pois, de lastimar que seja reprovadoum projecto bem elaborado, que uma vez executado viria enriquecer a nossa cidade somente porque se afasta por completo da resolução de nº 658 do Conselho Municipal".

No mesmo processo, o Diretor de Higyene e Assistência Pública, Dr. Antônio Ferrão Moniz, a despeito de acatar os despachos precedentes que indeferem o pedido, tece considerações sobre a norma:

> [...] não obstante o resolvido, esta Directoria pede vênia a V. Ex^{cia}., para fazer, sobre o escrito da resolução nº 658, uma pequena ponderação que é a seguinte: ao legislador passou desapercebido no acto de confeccionar a lei ou resolução, a existência, na parte baixa da cidade, de um bairro exclusivamente commercial e que se formos observar a lei, como esta escripta, na sua generalidade, constituirá ella um obstáculo ao progresso desta cidade, especialmente, na parte occupada pelo commercio em grosso, que é conhecida como Cidade Baixa. Embora reconheça a conveniência dessa lei como um freio aos capitalistas para não continuarem a edificar, somente, para negocio e não para habitação, entende a Directoria que devia haver uma excepção para as que fossem construídas no bairro commercial, não sendo negadas as suas construcções, a fim de não constituir isso um impecilho ao desenvolvimento do próprio commercio. Não obstante ser conhecido o principio do Direito, onde a lei não distingue ninguém nem pode distinguir, esta Directoria, em observação a este principio, embora contrariada por ver que a construcção projectada é moderna e apresenta os preceitos da hygiene, tem a dizer a V. Ex^{cia}, que é, francamente, favorável a essa construcção.

O projeto é aprovado e, a partir, de então, as propostas apresentadas para esta área não são mais analisadas à luz da Resolução nº 658, ainda que não tenhamos identificado nenhuma modificação da norma para a área, parecendo-nos antes haver uma acomodação consensual dos interesses dos particulares àqueles do corpo técnico da Intendência, que, claramente, privilegia os aspectos estéticos dos projetos.

No distrito do Pilar, a última década da Primeira República tem uma dinâmica similar àquela do decênio anterior, com o adensamento das áreas próximas à Estação da Calçada, assim como com a intensificação de obras de reparos, reformas e construção de dependências nos trechos já consolidados. A complementação do projeto de melhoramentos da zona portuária, que só se conclui com a abertura da Avenida Jequitaia, plano aprovado por decreto

FIGURA 80 – Projeto para a construção de imóvel no Quarteirão H dos terrenos das Docas da Bahia. 1925.

Fonte: AHM/FGM.

desde 1911, ainda se arrastará pela década seguinte em função das indefinições projetuais e da escassez de recursos para a sua execução. Em consequência, as solicitações de licenciamento de obras, apesar de muitas vezes aprovadas pela municipalidade, ficam na dependência da aprovação da Fiscalização das Obras do Porto da Bahia.

Uma série de problemas decorre desta situação. Em primeiro lugar, por várias vezes identificamos nos pareceres dos técnicos do município, até os anos 30, a queixa de não existir naquele órgão uma cópia do projeto da Avenida Jequitaia, o que comprometia a análise dos projetos, uma vez que se desconheciam os imóveis que sofreriam cortes ou seriam desapropriados[113]. É o que ocorre, por exemplo, quando do pedido para a reconstrução de cômodo no Mercado do Ouro, em 1928, e, apesar do deferimento do órgão municipal, a Inspectoria Federal das Estradas, do Ministério de Viação e Obras Públicas, informa que

> [...] o alludido Mercado está inserido na planta dos terrenos necessários á edificação da futura estação central da rêde ferroviária federal arrendada á Companhia Ferroviaria Este Brasileiro, a qual planta foi approvada pelo Dec. nº 17382, de 15 de julho de 1926.
> A importância da indemnização correspondente á desapropriação do referido edifício, foi fixada em 1.535 contos, de conformidade com o officio nº 1722, de 09 de novembro de 1926, que o Director Geral da Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas dirigiu ao Inspector Federal de Estradas.
> Foram, porém, suspensas as providencias referentes á lavratura da escriptura de desapropriação, em virtude de não ter o Governo até agora aberto o necessario credito.

Encaminhada a questão ao Distrito Federal, informa-se que a questão ainda estava pendente, visto que o valor proposto para indenização fora recusado pelos proprietários do imóvel, sendo a solicitação indeferida.

Em segundo lugar, a parceria identificada entre o Governo Federal e a Intendência no início dos melhoramentos da Cidade Baixa parece aos poucos se diluir, em virtude de questões políticas ou econômicas. É o que acontece com o deferimento, mediante o pagamento das taxas, pela Intendência do

---

[113] Ver por exemplo os projetos para reconstrução do cômodo 72, no Mercado do Ouro, em 1928 (FICHA nº 928/05 – Pilar/AHM); ou para a reconstrução de edifício à Rua Coqueiros do Pilar, 150, de Henriqueta Rosa de Magalhães (FICHA nº 930/01).

licenciamento de obras nas áreas previstas para a abertura da avenida, afirmando que

> [...] não se responsabiliza o Município por qualquer embargo ou procedimento que contra o requerente mover a Companhia Cessionária das Docas do Porto da Bahia por estarem os prédios compreendidos no plano approvado pelo Decreto nº 9254 de 28 de dezembro de 1911. Enquanto a desapropriação não for realizada não pode o Município impedir a quem quer que seja realizar nas suas propriedades as obras de benfeitorias que pretendem desde que se submetam as exigências das suas leis [114].

Nestes processos, destaca-se o papel do Intendente, a quem se remetem as questões polêmicas para um parecer final, principalmente sobre os alinhamentos e liberações de serviços.

Apenas a partir dos anos 30, é que se efetivam as obras da Avenida da Jequitaia - então, chamada Frederico Pontes-, sendo criada uma comissão, designada pelo Prefeito [...] afim de elaborar um padrão para as construcções compreendidas pelos melhoramentos da Jequitaia"[115], na qual se percebe ao longo de toda a década o intuito de controlar o gabarito e o aspecto formal dos edifícios, agora já ligados à influência do vocabulário art-déco, claramente definindo um padrão estético e uma uniformidade para o conjunto construído, aspectos de uma longa permanência.

O estudo das transformações urbanas dos distritos da Conceição da Praia e do Pilar na Primeira República converte-se, assim, na investigação das modificações de toda a cidade. Um bairro fora construído ao mar, ao longo de séculos. O significativo aumento da área útil do seu território no período republicano (Figura 81 e 82) oferece a possibilidade de investigação, entre outros aspectos, da aplicação das idealizações, morfologias e tipos arquitetônicos no espaço urbano, além da relação de tais princípios com a cidade pré-existente, a cidade real. Os princípios que nortearam o processo de modernização da Cidade Baixa, cuja gênese pode ser encontrada em meados do século XVIII, parecem ainda ter desdobramentos nas décadas seguintes, seja pela conclusão das obras inacabadas, seja pela prática cotidiana dos profissionais que concebiam os projetos e daqueles que orientavam e

---

[114] Projeto para a reconstrução dos prédios 47, 49 e 51 à Rua do Pilar, de propriedade de João José de Oliveira, em 1926 (FICHA nº 926/01 – Pilar/ AHM).

[115] Ver despacho no processo para reparos das fachadas em imóvel sito à Água de Meninos, nº 05 (FICHA nº 932/02- Pilar/AHM).

analisavam a sua execução. O cotejamento dos parâmetros que nortearam este processo de modernização urbana com aqueles preconizados pelas novas ideias fomentadas pela Commissão do Plano da Cidade do Salvador, criada pelos Governos do Estado e do Município em 1934, ainda é um estudo que está por se fazer, investigando com profundidade as reais rupturas e as longas permanências provocadas pelas muitas idealizações sobre a cidade.

7. CAPÍTULO V

“... *A BEM DA ESTHETICA MODERNA”*: A PRODUÇÃO ARQUITETÔNICA DO *BAIRRO COMMERCIAL* NA PRIMEIRA REPÚBLICA.

> A melhor educação é a que entra pelos olhos. Bastou que, deste solo coberto de baiúcas e taperas, surgissem alguns palácios, para que imediatamente nas almas mais incultas brotasse de súbito a fina flor do bom gosto: olhos, que só haviam contemplado até então as betesgas, compreenderam logo o que é arquitetura. Que não será quando da velha cidade colonial, estupidamente conservada até agora como um pesadelo do passado, apenas restar a lembrança? (Apud FABRIS, 2000, p.23)
>
> OlavoBilac.

> La ville ne sera plus comme maintenant[1].
>
> Grandjean de Montigny.

O processo de modernização urbana de Salvador, cujo ápice ocorre na Primeira República, só pode ser compreendido na longa duração. A redefinição do papel da cidade para atender à nova conjuntura política e econômica que se delineava a partir de meados do século XVIII foi enfatizada pela transferência da Corte portuguesa para o país, em 1808, e fundamentada na herança do pensamento iluminista e na influência do liberalismo e positivismo sobre a sua produção e gestão. O espaço construído, paulatinamente, configura-se no cenário de uma nova ordem onde a arquitetura assume uma importância fundamental, a de construir uma imagem tangível da modernidade, exprimindo a distinção e a hierarquia da rede urbana.

Estas transformações atingem o pensamento e a produção da arquitetura nacional, até então, orientada essencialmente pelas obras de engenheiros militares, que passa a assimilar novos parâmetros e cânones para a projetação das cidades e de edifícios, atrelando-se ao *gosto* neoclássico trazido por estrangeiros que aqui desempenhavam o ofício da construção. Artistas de várias áreas e por diversas motivações - intelectuais, sociais ou políticas-, aderem ao que se convencionou chamar de Neoclassicismo, que será

[1]A cidade não será mais como é agora. (Tradução nossa).

ratificado como estilo oficial pela Missão Francesa, a partir de 1816. Entretanto, seus antecedentes podem ser identificados em edifícios civis e religiosos dispersos pelas principais cidades do país desde meados do século XVIII, como nas Igrejas das Mercês (Ca. 1777), de São João (Ca. 1772) e de Santa Ana (Ca. 1761), em Belém, na Casa de Câmara e Cadeia de Ouro Preto (Ca. 1784), na Igreja Nossa Senhora da Candelária (Ca. 1775) e nas obras do Mestre Alpoim, no Rio de Janeiro, assim como no conjunto de edifícios construídos na Cidade Baixa, em Salvador, como já visto, entre outros tantos exemplos[2].

Entretanto, diferentemente do que assinala a tradicional historiografia da arquitetura relativa ao período, Roberto Conduru salienta que, se Grandjean de Montigny e a Missão Francesa encontravam um capítulo já iniciado do classicismo no país, perceberiam também que, para além disto

> [...] havia arquitetura concebida a partir de referências diversas, o que indicava a incidência no Rio de Janeiro da relatividade estilistica que caracteriza o historicismo nas artes e foi acentuada com a crise da tradição clássica no século XVIII. O mesmo John Johnston que viera instalar o portão da Quinta da Boa Vista [entre 1812 e 1816, a partir do projeto neoclássico de Robert Adam para Sion House, na Inglaterra] e projetou em estilo neoclássico a Igreja dos Ingleses, o primeiro templo protestante da América do Sul, valeu-se de formas góticas nas reformas solicitadas por D. João para o Paço de São Cristóvão e Palácio de Santa Cruz. Neogótico ao qual, no Paço da Quinta, se somou, primeiro, o 'estilo mourisco', quando Manuel da Costa passou a comandar as obras a partir de 1822, e, depois, o Neoclacissismo, quando Pierre Joseph Pézerat substituiu Costa, configurando uma mistura indicativa das variadas referências artísticas presentes no Rio de Janeiro naquela época (CONDURU, 2003,p.144).

De uma fase mais ligada à ortodoxia ideológica aos desdobramentos de um mero formalismo, temporalmente próximas, ou mesmo, concomitantes, esta linguagem será apropriada em diferentes escalas nos vários pontos do país, participando de um processo de modernização que, em cada lugar, apresentará singularidades, constituindo-se, portanto, em um amplo campo de investigação.

> Muchas veces, la presencia de lo que podríamos llamar 'gusto' neoclásico, no pasaba de ser una mera intención, percibida solamente a través de determinados elementos ornamentales y prácticos que, en Brasil, se

---

[2] A respeito das "fases" do movimento Neoclássico no país, e a investigação das orientações teóricas da arquitetura produzida no Brasil, em particular, no Rio de Janeiro, no período da Independência, ver PEIXOTO (2000).

> caracterizaron por la utilización de los ordenes clásicos en forma de pilastra, la escasa utilización de columnas que, en general, se presentaban en los pórticos; la presencia de frontones triangulares en el centro de la composición o de platabandas almohadadas o formadas por balaustradas, sobre las cuales, muchas veces, se colocaban jarrones de mármol o de loza de Oporto y también estatuas alegóricas (CARVALHO, 1999, p.32-3)[3].

A mudança do 'gosto', espelhada em um padrão de modernidade na arte e na arquitetura, que visava aproximar o país do modelo de civilização europeia, será percebida tanto na arquitetura civil quanto na religiosa. Em Salvador, além das discussões já apontadas nos projetos de ordenamento e expansão da cidade, principalmente na primeira metade do século XIX, já tratados no segundo capítulo deste trabalho, outras transformações no repertorio estético serão identificadas na construção de edifícios públicos e nas melhorias executadas naqueles pré-existentes, como, por exemplo, na reforma ornamental das igrejas.

Em trabalho publicado sobre a talha neoclássica na Bahia, Luiz Freire (2006, p.23) alerta que, pela falta de documentos comprobatórios, é difícil precisar quando e onde ocorreu em Salvador o primeiro arranjo ambiental que se vincula a esta linguagem, identificando, contudo, os primeiros riscos *à moderna* já nos finais do século XVIII[4]. A relatividade com que o termo deve ser percebido, segundo o autor, deve-se à distância formal e estilística que se encontra nas diversas ornamentações produzidas com *gosto moderno*, parecendo que estas se atrelam mais às novidades que ocorriam, então, na Europa (principalmente em Portugal) -"[...]ao novo, ao desconhecido, ao diferente, ao que foge à tradição[...]"-,do que a um estilo determinado[5].

A reforma da Igreja do Nosso Senhor Bom Jesus do Bonfim, em Itapagipe, iniciada em 1813 (e aqui vale a pena pontuar o paralelismo com as

---

[3]Muitas vezes, a presença do que poderia ser chamado de 'gosto' neoclássico não passava de uma mera intenção, percebida apenas através de determinados elementos ornamentais e práticos que, no Brasil, foram caracterizados pelo uso das ordens clássicas na formada pilastra, na escassa utilização de colunas que, em geral, se apresentavam nos pórticos; na presença de frontões triangulares no centro da composição ou platibandas almofadadas ou formadas por balaustradas, sobre as quais, muitas vezes, se colocavam vasos de mármore ou de faiança do Porto e também estátuas alegóricas (Tradução nossa).

[4] O autor refere-se ao retábulo da capela do Santíssimo Sacramento da antiga Sé de Salvador, cuja contratação data de 1792.

[5] Ibid, p. 47.

FIGURA 83 – Igreja Matriz e cemitério do Santíssimo Sacramento e N. Sra. do Pilar.

Fonte: APEBA.

FIGURA 84 – Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento e N. Sra. do Pilar. Capela-mor.

Fonte: FREIRE (2006, p. 21).

reformas urbanas propostas pelo Governo do 8º Conde dos Arcos), parece ter desencadeado uma onda de transformações nas ornamentações sacras católicas, sendo do mesmo período as modificações da talha da Igreja do Santíssimo Sacramento e Santana e de Nossa Senhora da Vitória, cujas irmandades declararam considerar aquela anterior "excessiva". À "simplificação" formal aliavam-se as transformações da própria arquitetura, garantindo aos edifícios maior luminosidade e aeração, através do alargamento e criação de elementos construtivos – janelas, claraboias, lanternins -, que, influenciada pelo discurso higienista, favoreciam a espacialidade pretendida.

Na Cidade Baixa, ainda no final do século XVIII, a Igreja da Conceição da Praia já aponta as novas tendências estéticas. Dos anos de 1820, é a talha, pintura e douramento da Igreja da Casa Pia e Colégio dos Órfãos de São Joaquim, e, da década seguinte, a execução de um dos conjuntos ornamentais mais harmônicos e elegantes da cidade, o da Igreja do Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora do Pilar. Em 1834, esta última inicia a construção de seu cemitério, vizinho à igreja, também em linhas neoclássicas (Figuras 83 e 84).

O processo de laicização do espaço urbano, então, em curso será enfatizado pela construção de edifícios públicos pelo poder local, dentro do *gosto* neoclássico, procurando atender aos novos programas arquitetônicos e imprimir um sentido de monumentalidade à arquitetura civil. Entre 1806 e 1812, constrói-se o *"belo teatro São João"*, no dizer de Ferdinand Denis, em linhas neoclássicas, mas que para a visão eurocentrista do francês Tollenare, era um "[...] nobre edifício que faria a honra a uma das nossas cidades de segunda ordem em França"[6](Figura 85).Em 1812, como já visto, tem início a construção do Palácio da Associação Comercial, com refer

ncias ao neo-palladianismo inglês, projeto de Cosme Damião da Cunha Fidié,"[...] em estilo grego bastante puro"[7], assim como é das primeiras décadas dos Oitocentos a Igreja Anglicana (Figura 86) , construída para o culto dominical da colônia

[6] AUGEL, op. cit., p. 151/3.
[7] MATTOS, op. cit. p. 25.

FIGURA 85 – Teatro São João.

Fonte: SAMPAIO (2005, p.75).

FIGURA 86 – Igreja Anglicana da Bahia, no Campo Grande.

Fonte: www.maissalvador.blogspot

FIGURA 87 – Vista geral da Companhia de água do Queimado.

Fonte: SAMPAIO (2005,p. 109).

FIGURA 88 – Fonte pública do Queimado.

Fonte: SAMPAIO (2005,p. 109).

inglesa residente na Vitória[8]; da década de 1840, é o início da construção da nova Alfândega e, na década seguinte, o edifício da Companhia do Queimado, primeira concessionária de abastecimento de água do país (Figura 87 e 88).

O emprego da linguagem neoclássica na produção da arquitetura local é um trabalho que, com profundidade, ainda está por se fazer, investigando obras, fontes, teorias e modelos adotados. Percebe-se, contudo, que o rigor aos cânones neoclássicos é relativo, englobando obras que vão desde as que se atrelam a uma ortodoxia conceitual àquelas cuja referência mais livre limita-se ao formalismo e, possivelmente, à apropriação de elementos pré-existentes, o que confere uma particularidade ao panorama local, como aconteceu, por exemplo, com a talha produzida neste período.

Nesta discussão, há que se considerar prioritariamente a relação arquitetura x cidade, visto que as referências para a construção de uma nova paisagem buscam um sentido monumental que não se restringe aos edifícios públicos ou monumentos isoladamente. O monumento é a própria cidade, o conjunto de seus elementos, no qual as estruturas pré-existentes são ressemantizadas para atender à nova ordem urbana, paulatinamente, normatizadas por instrumentos de controle da produção arquitetônica. Identifica-se claramente, desde então, a existência de um projeto estético para a cidade, pautado no "embelezamento" de prédios e logradouros, que se utilizará do discurso da necessidade de melhorias higiênicas e de circulação para efetivar as transformações no espaço urbano.

> [...] Par '*embellissement*' nous devons comprendre non pas l'utilisation d'un vocabulaire formel, néo-classique, mais plutôt la recherche d'un effet visuel provoqué par le jeu des volumes. Les principes de l'architecture naissent de la 'regularité' des éléments dont le plan fixe la place. Le vocabulaire formel est en quelque sorte un ornament susceptible de choix [...] (PEREIRA,1988,p.195)[9].

---

[8] Vale salientar que a religião oficial do Brasil era o catolicismo, e que. pelo Tratado Comercial com a Inglaterra, de 1810, os protestantes poderiam ter um lugar de culto. mas sem aparência de templo, sem torre, sino ou cruz, o que perdura até a separação da Igreja do Estado com a República.

[9] « Por 'embelezamento' devemos compreender não apenas a utilização de um vocabulario formal, neoclássico, mas, sobretudo. a procura de um efeito visual provocado pelo jogo de volumes. Os principios da arquitetura nascem da 'regularidade' dos elementos cujo projeto estabelece o lugar. O vocabulário formal é de certo modo um ornamento suscetível de escolha » (Tradução nossa). A autora faz referência ao projeto elaborado por Grandjean de

Por outro lado, o "descompromisso" ideológico que permeia grande parte da produção neoclássica, mais ligada à efemeridade do 'gosto' e à velocidade das novas possibilidades tecnológicas oferecidas pelo desenvolvimento industrial, legitima a expansão do repertório estilístico na construção de uma imagem moderna e civilizada das cidades através da arquitetura. Em artigo publicado na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, em 1856, Manuel de Araújo Porto-Alegre, profissional renomado, ex-aluno da Academia de Belas-Artes do Rio de Janeiro, chama a atenção para a mudança do 'gosto' a partir dos anos de 1840, que, no âmbito oficial, já admitia um classicismo menos ortodoxo:

> [...] As crenças também se renovam no mundo artístico para justificar o círculo vicioso de Vico: o barroquismo condemnado há 15 annos como um delírio do espírito humano, está hoje outra vez em voga; mas não é somente a moda, deusa soberana dos espíritos volúveis, que concorre para estas mudanças artísticas nos nossos tempos, mas sim aquelle espírito de mobilidade da sociedade moderna, que faz hoje em cinco annos o que em outras eras se fazia n'um século (Apud PEIXOTO, 2003, p.69).

De fato, a partir de meados do século XIX, as várias tendências do chamado período eclético[10] - do Historicismo tipológico aos pastiches compositivos-, quase que simultaneamente, são assimiladas pelo repertorio construtivo das diversas cidades brasileiras que, em escalas distintas, procuram se aproximar do ideal de civilização, modernidade e progresso. Aliando-se aos projetos de intervenção urbana que se proliferam ainda no final

---

Montigny para o trecho do Rossio ao Campo de Santana, no Rio de Janeiro, em 1820, um de seus projetos de embelezamento urbano.

[10] Cf. a definição dada por PATETTA (1991) ao período. O autor considera ainda que, dentre os muitos aspectos que caracterizam a produção arquitetônica deste período, que esta não foi homogênea, ou teve um desenvolvimento linear. Ao contrário, a fragmentação é-lhe característica, mostrando diferentes manifestações formais, às vezes, contraditórias. Dentre as tantas tendências que a cultura eclética criou- todas elas legítimas- o autor identifica três correntes principais:
- A Composição estilística, na qual as obras se prendem a um maior rigor filológico, à imitação coerente de um único e preciso estilo arquitetônico, estabelecendo uma inédita relação com a arqueologia, cuja maior contribuição, além do avanço da consciência histórica, seria a releitura da tratadística e a revisão das teorias da arquitetura. O neogrego, neo-egípcio e o neogótico são os exemplos mais destacados.
- O Historicismo tipológico, desenvolvido principalmente no século XIX, estabelece uma relação apriorística entre estilo x função, através de valores associativos. No Brasil, parte da produção arquitetônica deste período vincula-se a esta tendência.
- os "Pastiches compositivos", na qual se admite a fusão de elementos arquitetônicos de estilos distintos e que, muitas vezes, mascaram soluções estruturais inovadoras. Desenvolve-se amplamente no século XIX, quando a base teórica da produção arquitetônica apresenta um descompasso em relação ao desenvolvimento tecnológico. Nesta tendência agrupa-se a maior parte da arquitetura produzida no período eclético.

Ver também, ALMEIDA (1997).

do Segundo Império, o Ecletismo foi na arquitetura a possibilidade de renovação estética, e, de maneira didática, "[...] un intento de transmitir una idea completamente nova de ciudad y de ciudadanos que asimilaban los nuevos padrones de comportamientos burgueses, idealizados para la correcta utilización de los nuevos espacios creados" (CARVALHO, 1999, p.44)[11].

A ideologia progressista da República encontrará no Ecletismo arquitetônico a linguagem que permite equiparar imagens de realidades distintas, derivadas no plano teórico, das mesmas idealizações de modernidade. O Estado republicano conduzirá a organização e o controle da produção do espaço edificado, realizando o projeto estético há muito acalentado para as cidades, cujos desdobramentos serão peculiares em cada lugar.

À *"velha Salvador"*, comparações pouco elogiosas dos periódicos da época contrapõem a moderna capital da República, o Rio de Janeiro, uma "Paris dos trópicos", cujos melhoramentos efetuados, principalmente, sob a direção do prefeito Pereira Passos, são tomados como uma referência a ser seguida. Vinculando-se a um projeto estético do estado, a produção da arquitetura local procurará então construir a imagem moderna da cidade, definindo os espaços de representação de uma sociedade que se pretendia civilizada.

7.1. O CONTROLE ESTÉTICO DA ARQUITETURA E O EMBELEZAMENTO DA CIDADE BAIXA

7.1.1. *"...A luz da civilização se derrama sobre a Bahia".*

A afirmação de que, durante o corte temporal proposto para este trabalho, existe um projeto estético para a cidade, identificado ao longo de todo o século XIX, é ratificada a partir da investigação dos processos formados pelas

[11]"[...] uma tentativa de transmitir uma idéia completamente nova de cidade e de cidadãos que assimilavam os novos padrões de comportamentos burgueses. idealizados para a correta utilização dos novos espaços criados" (Tradução nossa).

solicitações de licenciamento para construir, reformar e demolir imóveis e, particularmente, pelos pareceres técnicos fornecidos pelas três esferas administrativas (mais especificamente, pela Intendência Municipal), em resposta aos projetos submetidos a sua apreciação. Esta documentação revela ora implícita, ora explicitamente, que o controle da produção da arquitetura, atrelado aos ideais de fluidez e de higiene, é um dos principais instrumentos para a efetivação da proposta de embelezamento elaborada pelo poder público para determinados trechos da cidade.

O estudo dos processos de licenciamento de obras dos distritos da Conceição da Praia e do Pilar - espaço privilegiado no plano de melhoramentos urbanos-, indica que o controle desta produção se dá com maior rigor no primeiro, mais especificamente, no trecho conhecido como Bairro Comercial, lugar das principais casas comerciais da cidade, da elite econômica, postura que já fora percebida na ação do poder público através da implantação da infraestrutura urbana. Esta valiosa documentação revela ainda que, paralelamente e em consequência da estruturação dos serviços públicos – do ponto de vista técnico e administrativo-, o foco das preocupações do Estado, gradualmente, é redirecionado: dos iniciais cuidados com a (re) definição da malha viária e alinhamentos do conjunto construído, assume uma maior complexidade ao exigir com maior rigor medidas que assegurem a salubridade e a estabilidade construtiva das edificações, detendo-se, finalmente, no controle dos seus aspectos figurativos.

No início da República, as maiores exigências da Directoria de Obras da Intendência referem-se à estruturação da malha viária, em muitos pontos, alargada e retificada, tratando-se prioritariamente da implantação dos edifícios em relação aos logradouros, ao buscar, através dos alinhamentos, a uniformidade do conjunto construído. No distrito da Conceição da Praia, contudo, já identificamos uma declarada intenção de embelezamento das fachadas, principalmente, quando situadas em lugares de destaque do espaço urbano, em esquinas ou praças. É o caso, por exemplo, do projeto para o novo prédio da Companhia Metropolitana da Bahia, de 1891, situado à Praça do Commercio, de autoria do Engº Antonio Aquato Machado e do Arqtº Alfred

FIGURA 89 – Projeto para edifício à Praça do Comércio, 07.1891. Autor: Antônio Machado

Fonte: AHM/FGM.

Austin, que, para o contexto da época, apresenta composição e modenatura elaborada[12] (Figura 89). Contudo, o que se percebe de uma maneira geral, são edifícios de plantas muito simples, um espaço delimitado pelas paredes perimetrais que atendia às funções de armazenamento e venda de mercadorias, cujas fachadas – reconstruídas em virtude de novos alinhamentos, quando precisavam avançar ou recuar sobre o logradouro, ou embelezadas devido ao novo *gosto*-, utilizam nos elementos construtivos as novas proporções e o ritmo do conjunto pré-existente, sendo modernizadas através do tratamento de suas superfícies, com um repertório decorativo eclético, cuja qualidade e profusão parecem depender do poder aquisitivo do proprietário.

O aspecto uniforme do conjunto edificado, além dos alinhamentos, é buscado também pela nova leitura que a arquitetura é capaz de conferir ao parcelamento do solo, ao unificar lotes, originalmente de testadas estreitas, em uma única composição, mantendo muitas vezes, no agenciamento interno, os imóveis separados[13] (Figura 90), e noutras, em virtude das dimensões exíguas para o desempenho das funções comerciais, "[...] as casas ficam transformadas em uma"[14] (Figura 91). A pontuação das esquinas dos quarteirões delimitados pelas ruas, então redesenhadas, é realizada através de chanfros a 45° - o que só será estabelecido como regra na década de 1920 -, geralmente, tratados como um elemento arquitetônico de destaque, coroados por uma cúpula ou platibanda e acrotérios.

Além das determinações do corpo técnico da Intendência na análise dos projetos, na qual se identifica *grosso modo* uma postura consensual dos parâmetros adotados, o Estado empregará outros instrumentos de regulação dos usos e formas de ocupação da cidade. De uma maneira mais sistemática, as tentativas de controle da arquitetura por parte do Estado, através da

---

[12] Projeto de demolição de edifício e construção de novo sito à Praça do Commercio, 07, em 1891(Ficha n° 004/891- Conceição da Praia/ AHM). Ver também o projeto para *embellezamento de fachada* de imóvel à Rua dos Algibebes, esquina com a Rua de Santa Bárbara, em 1896 (Ficha n° 0023/896 - Conceição da Praia/AHM).

[13] Ver projeto para a reconstrução de imóvel sito à Rua de Santa Bárbara, em 1899 (Ficha n° 0029/899 - Conceição da Praia/AHM).

[14] Parecer do Sr., M. Nazareth ao projeto de reforma de imóvel à Rua dos Algibebes, 14 e 16, com fundos para a Rua dos Ourives, em 1895 (Ficha n° 0015/895 - Conceição da Praia/AHM).

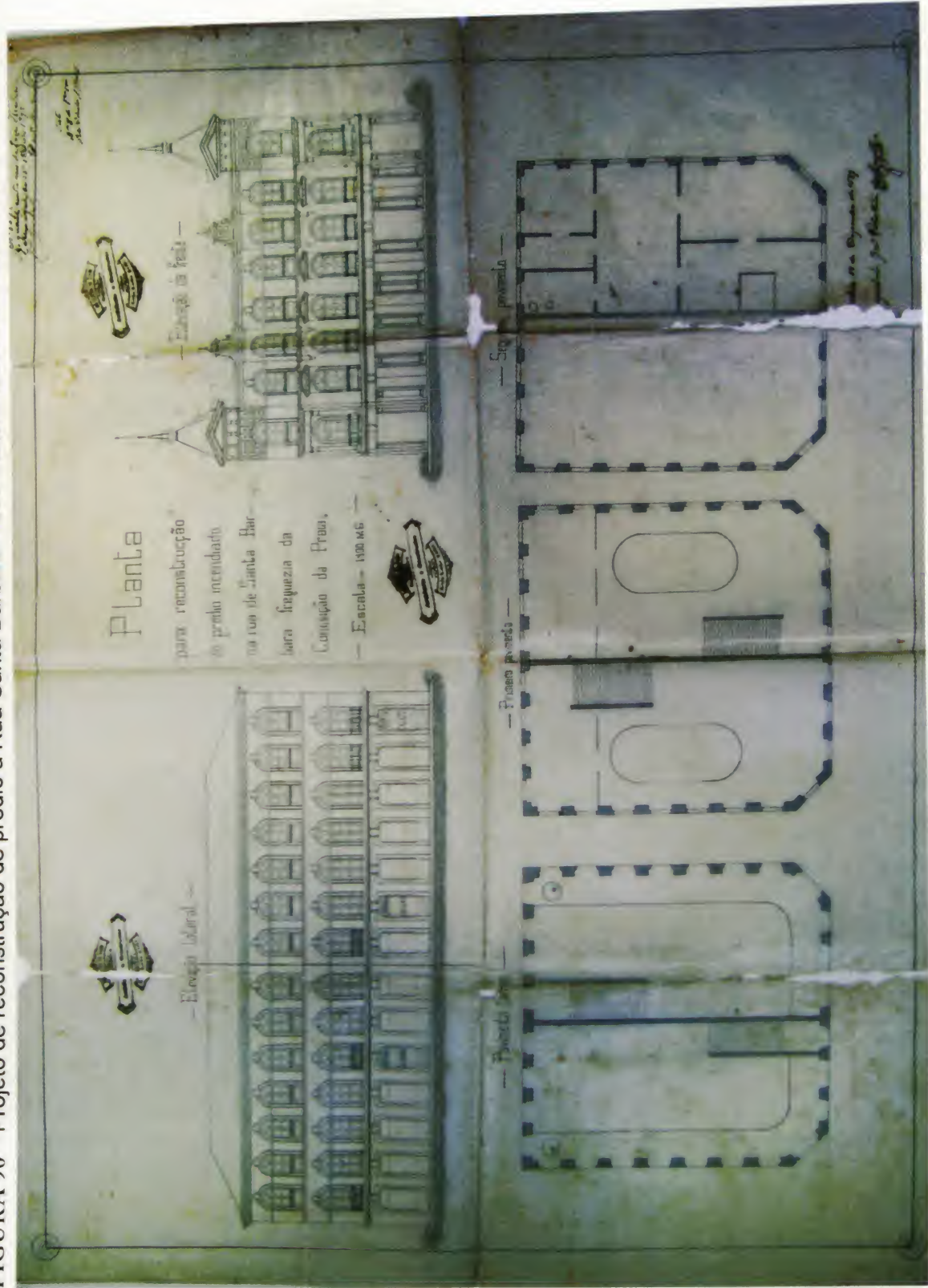
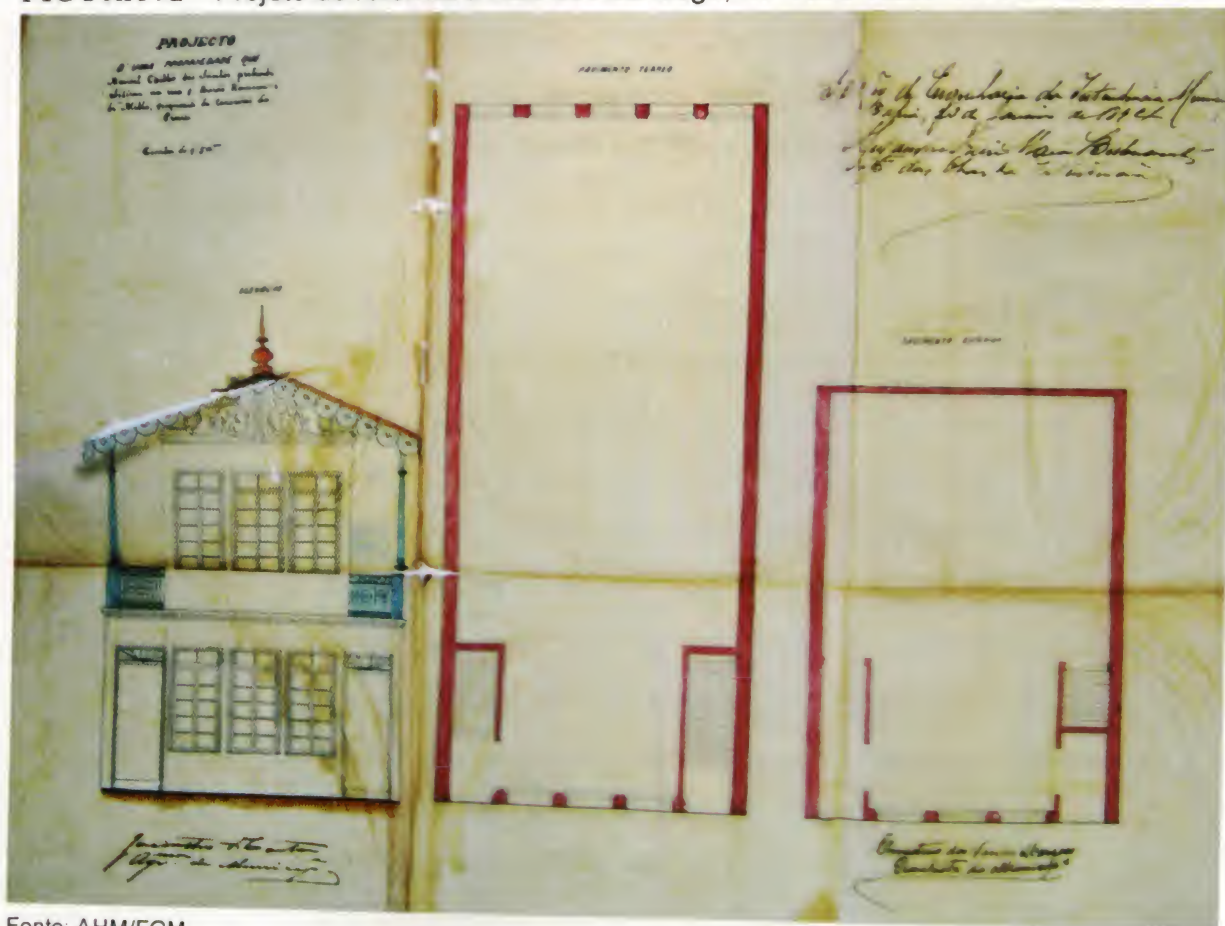
FIGURA 90 – Projeto de reconstrução de prédio à Rua Santa Bárbara. 1899. Autor: José Celestino dos Santos

Fonte: AHM/FGM

FIGURA 91 – Projeto de reforma à Rua dos Algibebes,14 e 16. 1895.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 92 – Projeto de reforma à Rua da Alfândega, 58. 1893. Autor: Ernestino dos Santos

Fonte: AHM/FGM.

legislação, são do início da República, quando, em 1893, a Resolução Municipal nº 021, além de coibir a construção de cortiços e prédios insalubres, proíbe

> [...] a qualquer cidadão edificar ou reedificar prédios ou fazer-lhes quaesquer modificações sem previa apresentação de planta, a qual obedecerá ás condições de hygiene, esthetica e architectura de acordo com a largura das ruas e **aptidão das praças** (grifo nosso)e bem assim com sua posição topographica (SALVADOR. Actos..., 1923, p.122).

No mesmo ano, a Resolução Municipal nº 028 determina a obrigatoriedade da Secção de Engenharia do Município fornecer, quando solicitada por qualquer cidadão, as plantas para a edificação ou reedificação de prédios, mediante o pagamento de emolumentos descritos em tabela[15], posteriormente publicada. As maiores quantias referem-se à cobrança do desenho da fachada do imóvel, valores que variavam dependendo do número de pisos e da largura, ressaltando a norma que "[...] as fachadas ornamentadas custarão mais de 10 a 50%, segundo a natureza da ornamentação". No distrito da Conceição da Praia, encontramos apenas dois projetos elaborados pela, então, Superintendência de Obras, ambos em 1893, não sendo possível aferir através deste tipo de documentação um padrão estético oficial na produção da arquitetura (Figura 92)[16].

O pequeno número de projetos apresentados à Intendência nos primeiros anos republicanos, confrontados às informações das obras que então se realizavam, faz-nos supor que tal medida não foi prontamente assimilada pela população. Junte-se a isto uma estrutura administrativa ainda embrionária, e mesmo a carência de profissionais da construção civil habilitados na cidade, constituindo-se em um mercado que, em grande parte, será ocupado por desenhistas. Algumas vezes, as propostas encaminhadas à análise sequer atendem ao que se convencionou como norma de representação gráfica para projetos de arquitetura, o que revela a ausência de uma educação formal de uma parte desses profissionais. Tais propostas, contudo, são aceitas e analisadas pela Intendência que, só na década seguinte se mostrará mais

---

[15] SALVADOR. Actos..., 1923, p. 139.

[16] Projeto de reforma e ampliação (transformação de sótão em andar) à Rua da Alfândega, 58 (Ficha nº 008/893 – Conceição da Praia/AHM) e projeto para a construção de pórtico para fechamento de terreno à Rua das Grades de Ferro, 90 (Ficha nº 007/893 – Conceição da Praia/AHM).

rigorosa em relação ao material gráfico apresentado. É o caso, por exemplo, do projeto para a construção de um kiosque na Praça Conde d'Eu, deferido pela municipalidade, que, apesar de aludir à construção pretendida, em nada atende às normas da representação técnica (Figura 93).

De autoria desconhecida é maior parte dos projetos apresentados na última década dos Oitocentos no distrito do Pilar, eventualmente, assinados por um engenheiro, um agrimensor ou um desenhista. Área em processo de ocupação, como já visto, tem na definição dos arruamentos a grande preocupação da Intendência, que poucas exigências faz quanto ao aspecto figurativo dos edifícios, cuidado só percebido nos trechos mais próximos do Bairro Comercial, como a Praça Bulcão (antigo Cais Dourado). Mesmo quando elaboradas pelos técnicos do município, as casas de porta e janela, muitas vezes geminadas, utilizam a tradicional disposição dos cômodos ao longo de um corredor lateral e, em suas fachadas, empregam uma modenatura singela[17] (Figura 94).

Na virada do século, as possibilidades da efetiva realização dos melhoramentos urbanos, com os acordos para as obras de ampliação do porto, aceleram os trabalhos, já em andamento, em trechos do Bairro Comercial, no distrito da Conceição da Praia. O alargamento e retificação das ruas exigem novos alinhamentos, executados a partir da demolição e da reconstrução das fachadas dos edifícios, que já buscam um maior apuro construtivo[18] (Figura 95). Procura-se então estabelecer uma relação entre a largura da rua e o gabarito dos prédios, ainda que, neste momento, esta definição fique a cargo do técnico que analisa o projeto encaminhado para a análise. A reforma e ampliação do edifício à Rua dos Droguistas, 45, já citado no capítulo anterior, além de exemplificar esta questão – indeferindo-se a construção de mais um andar devido à estreiteza da rua -, oferece-nos outros elementos para análise (Figura 96). Assim como o gabarito, solicita a Intendência a modificação das

---

[17] Ver projetos para a construção de casas à Rua Nova da Alegria, em 1893 (Ficha nº 893/02 – Pilar/AHM e Ficha nº 893/03 – Pilar/AHM), projetos elaborados pelo agrimensor do município, Jacyntho Costa.

[18] Cf. projetos para a reconstrução da fachada de imóvel à Rua São João, em 1900 (Ficha nº 0035 - Conceição da Praia/AHM), ou à Rua dos Algibebes, 11, em 1902 (Ficha nº 0036 - Conceição da Praia).

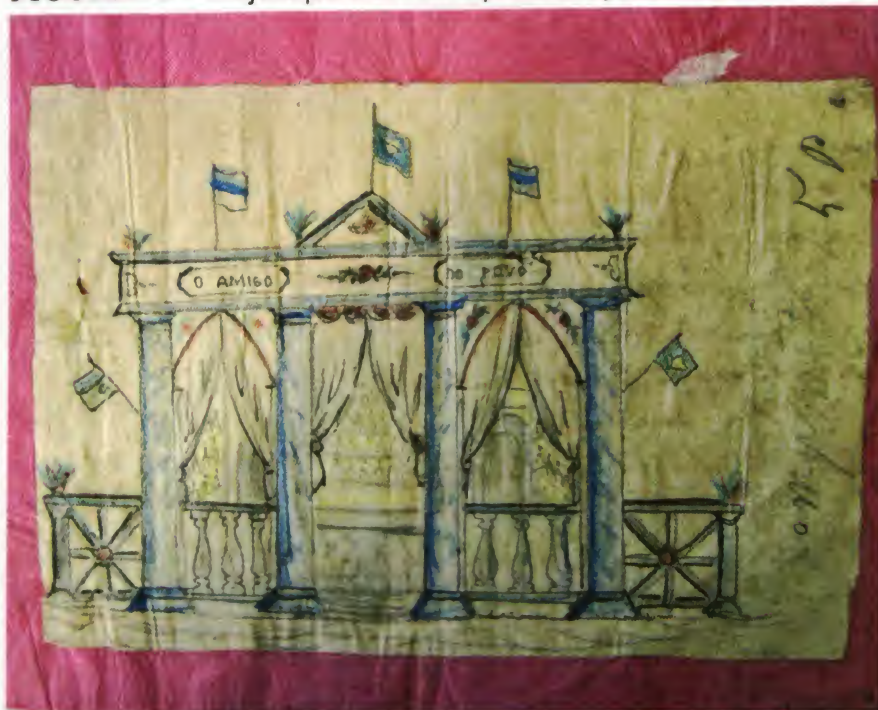
FIGURA 93 – Projeto para um kiosque à Praça Conde d'Eu.1890.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 94 – Projeto de uma casa à Rua Nova da Alegria. 1893. Autor: Jacyntho Costa

Fonte: AHM/FGM.

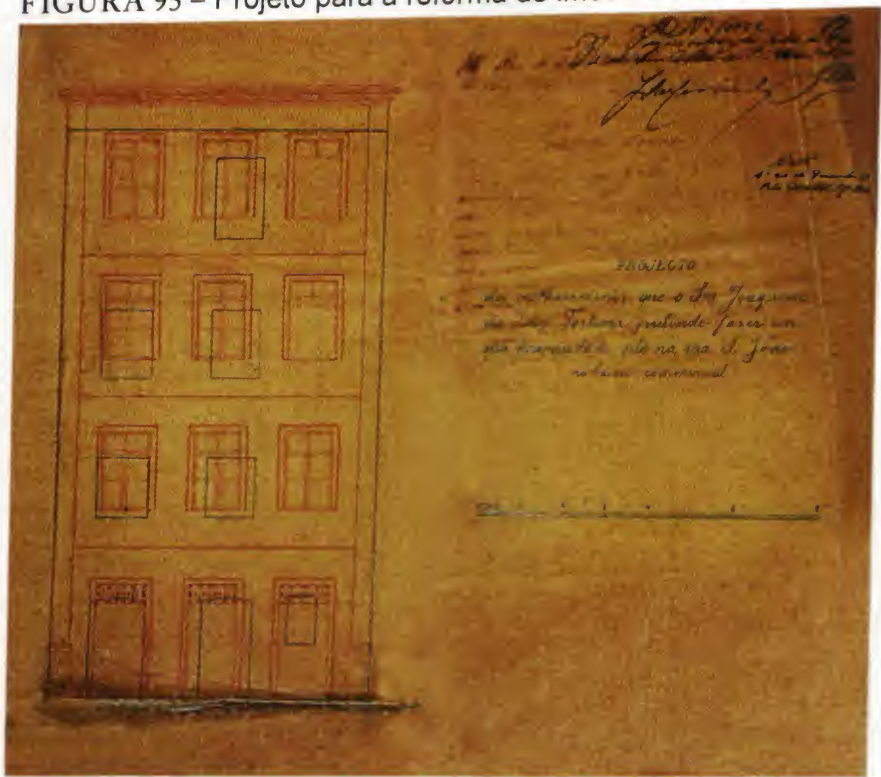
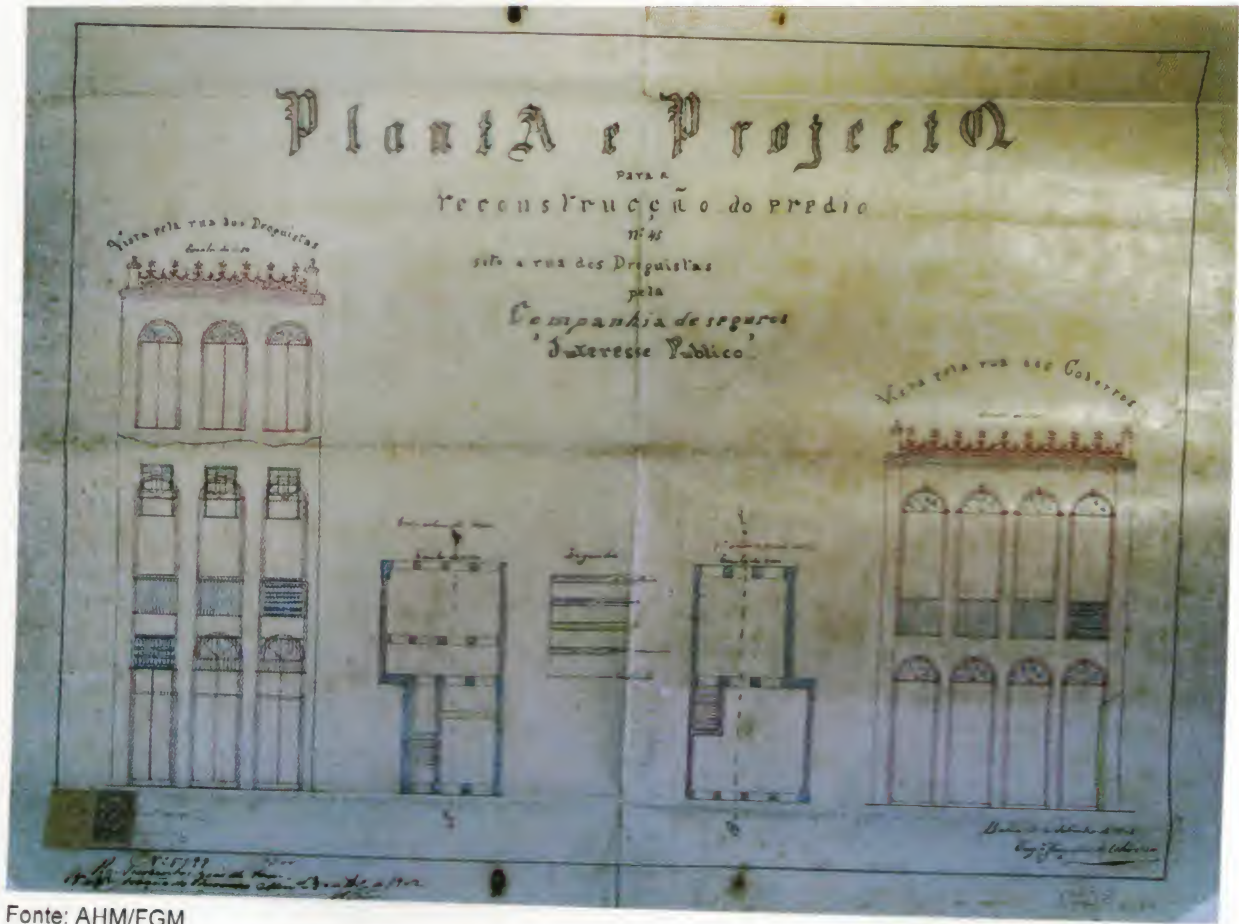
FIGURA 95 – Projeto para a reforma de imóvel à Rua São João. 1900.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 96 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua dos Droguistas. 1902.
Autor: Joaquim de Oliveira.

Fonte: AHM/FGM.

proporções das envasaduras da fachada e da platibanda, além de material gráfico complementar para a elucidação da cobertura, o que já indica, além dos cuidados com a estética, uma maior estruturação da Directoria de Obras Municipaes. Outro projeto é apresentado, solicitando novamente a ampliação de mais um andar, ainda que atenda às demais exigências e promova modificações no agenciamento interno. Curiosamente, o único despacho que consta no processo é o do Diretor das Obras Municipaes, Francisco Lima, que concede a licença[19] (Figura 97).

A ideia de modernizar as fachadas parece se difundir na área, atingindo mesmo os imóveis que já se encontram nos alinhamentos previstos, que realizam pequenos melhoramentos apenas nos trechos correspondentes ao pavimento térreo[20]. Também os projetos de fachadas desenvolvidos pela Intendência, já apresentam um maior rebuscamento da ornamentação[21] (Figura 98), destacando-se ainda os projetos dos edifícios situados em esquina, fundamentais na composição da perspectiva da rua[22] (Figura 99).

No distrito do Pilar, será na Praça Bulcão (Praça Deodoro da Fonseca), antigo Cais Dourado, e proximidades que encontraremos os maiores cuidados da Intendência com relação aos aspectos formais da arquitetura, seja em virtude de sua implantação nos novos alinhamentos, seja devido a sua adequação aos novos padrões estéticos. É o caso, por exemplo, do projeto de reforma para o edifício aí situado, nº 13, em 1911, que, segundo o parecer da municipalidade, além do novo alinhamento, "[...] deve obrigar-se a desmanchar as agoas furtadas sobre o telhado"[23] (Figura 100), postura que já fora identificada na análise de um projeto à Rua do Julião, no qual se estabelece

[19] Cf. projetos para a reforma e ampliação de imóvel à Rua dos Droguistas. 45. em 1902 (Ficha nº 0038 – Conceição da Praia/AHM e Ficha nº 0041 – Conceição da Praia).
[20] Ver, por exemplo, a proposta de melhoramentos do imóvel sito à Rua dos Droguistas, 52, em 1903, que, alterando o aspecto da fachada do pavimento térreo. mantém nos segundo e terceiro pavimentos toda a ornamentação do que ficou conhecido como estilo D. Maria I (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM). Infelizmente, não foi possível reproduzir o material devido ao péssimo estado de conservação do projeto.
[21] Ver, por exemplo, projeto para a construção de fachada à Rua dos Cobertos, em 1908 (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM).
[22] Ver projeto para a construção de imóvel sito às Ruas Santos Dumont. do Corpo Santo e Visconde do Rosário, em 1909 (Ficha nº 0047 - Conceição da Praia/AHM).
[23] Projeto para reforma de prédio à Praça Marechal Deodoro, 13. em 1911 (Ficha nº 911/11 – Pilar/AHM).

que [...] as agoas do telhado devem cahir sobre uma calha de cobre collocada na parte fronteira da platibanda e levadas para as sarjetas por conductores embutidos nas paredes"[24].

De fato, verificamos neste período que o número de projetos que apresentam beiral simples é bastante reduzido, limitando-se a alguns poucos casos de edifícios destinados à habitação, nas áreas em processo de ocupação do distrito. Vale salientar que, até então, não identificamos nenhuma norma que estabeleça a obrigatoriedade do emprego da platibanda nas construções, parecendo-nos que esta tendência de esconder os beirais sob lambrequins e platibandas revela mais o desejo de construção de uma imagem moderna da cidade, por parte da municipalidade, na qual não cabem as referências ao modelo da casa colonial.

Ainda que não explicitado na sua totalidade, elementos de um projeto estético passam a ser aplicados de forma quase que consensual pelos técnicos da Intendência, procurando transpor para a cidade padrões arquitetônicos e urbanísticos já desenvolvidos em outros centros. Ao final da primeira década do século XX, a maior parte dos projetos já apresenta sua autoria, ficando sob a responsabilidade de um engenheiro ou de um arquiteto, que, em alguns casos, chega a dominar a produção arquitetônica de uma determinada área dos distritos. Esta é outra nuance deste processo. que certamente será revelada quando da investigação da formação destes profissionais - acadêmica ou não -, que atuaram tanto no serviço público. quanto no mercado da construção civil. Será, contudo. a partir da década de 1910, mais especificamente, com o primeiro Governo Seabra. que tais idealizações estéticas podem ser percebidas com maior clareza.

[24] Projeto para a reconstrução de prédio à Rua do Julião, 08 e 10. em 1906 (Ficha nº 906/03 – Pilar/AHM).

FIGURA 97 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua dos Droguistas. 1902

Fonte: AHM/FGM.

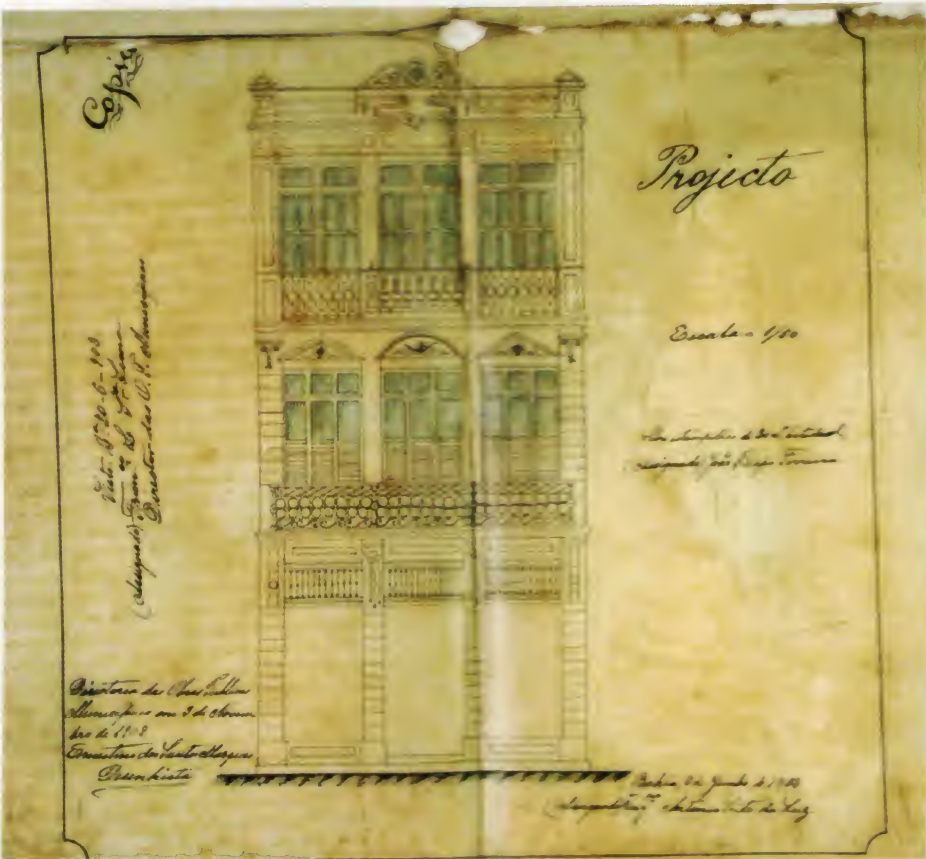
FIGURA 98 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua dos Cobertos. 1908.
Autor: Antônio Leite da Luz.

Fonte: AHM/FGM.

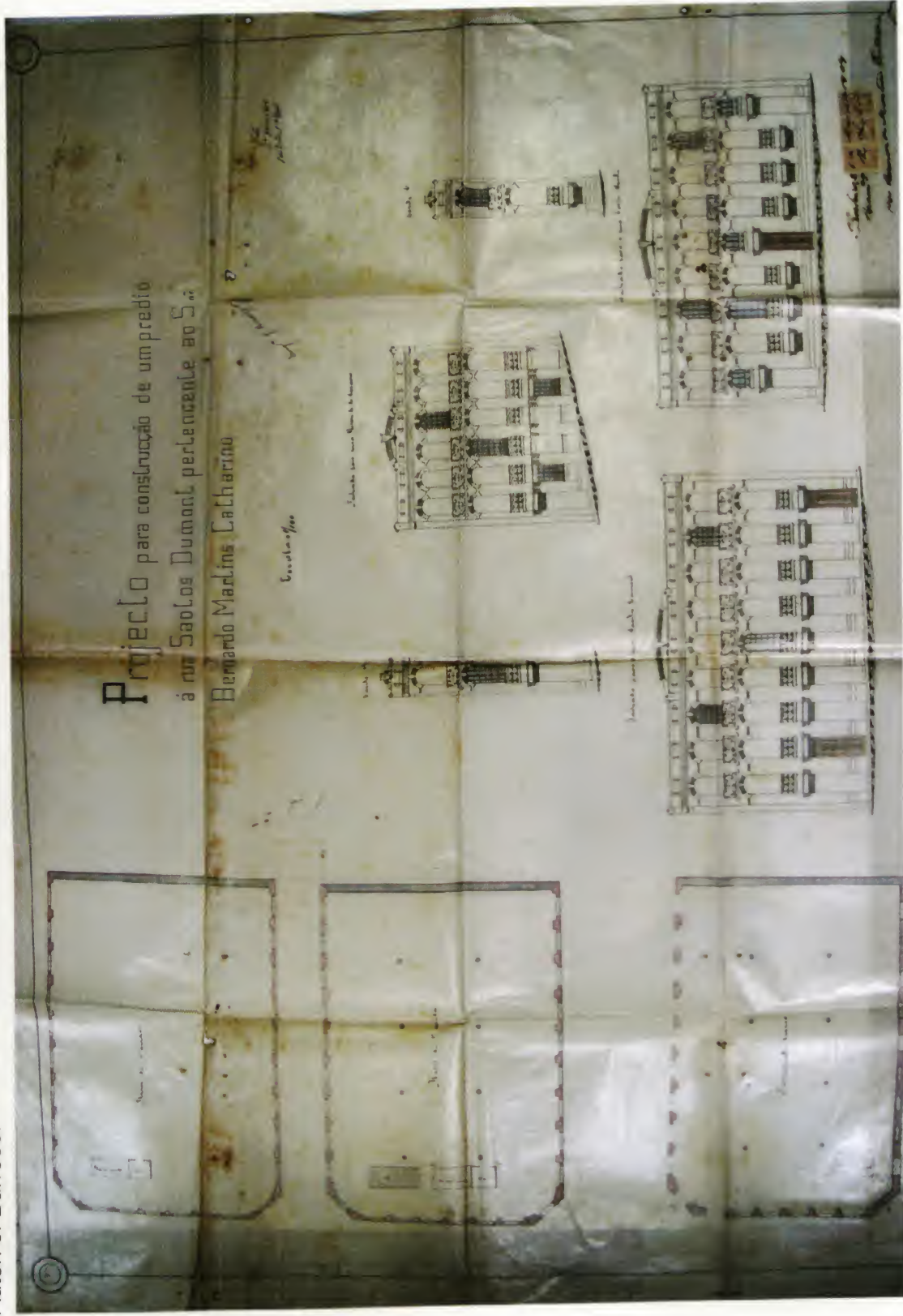
FIGURA 99 – Projeto para a construção de imóvel sito às Ruas Santos Dumont, do Corpo Santo e Visconde do Rosário. 1909.
Autor: J. Barroso.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 100 – Projeto para reforma de prédio à Praça Marechal Deodoro, 13. 1911.

Fonte: AHM/FGM.

7.1.2. *"... A architectura de um novo estylo moderno".*

> [...] Os antigos moldes de architectura soffreram com a febre de remodelação da cidade, uma completa revolução, transformando-se os typos avelhantados, coloniaes das construcções invariavelmente em forma de caixão sobrepostas por uma cumieira, intitulando-se muitas vezes e pretenciosamente de palacetes, pelos bellos moldes de residência que já se notam no bairro aristocrata, na rua Chile e em magníficos escriptórios da cidade baixa.
>
> Passou a épocha do mestre de obra: agora é o engenheiro que traça a planta e conduz a construcção. E os typos architecturaes surgem, aqui e ali contrastando com os sobrados mastodonticos que faziam as delicias dos nossos avós (A TARDE, 07/10/1914, p.01).

Como se vê, é com entusiasmo que os segmentos da elite local comprometidos com o projeto progressista, então, em curso - entre eles, parte da imprensa-, saúda a imagem que se constrói na velha cidade da Bahia, moderna e civilizada. Neste projeto, a arquitetura assume um papel primordial, empregada como um instrumento capaz de produzir uma imagem palpável das idealizações urbanas, de construir o cenário para a atuação de uma sociedade burguesa. O estudo dos projetos encaminhados à Intendência revela que, de maneira quase didática, a arquitetura identifica os locais eleitos pelo poder público para representar a modernidade, revelando que o gosto oficial não se vincula a uma linguagem formal específica, ainda que permeada por certo subjetivismo do corpo técnico. Estas questões estarão mais evidentes a partir do início efetivo das obras do porto, quando se dá a aceleração dos serviços de melhoramentos urbanos da Cidade Baixa, principalmente, entre os anos de 1912 e 1914.

Será no trecho conhecido como Bairro Comercial, sede das principais casas de negócios da cidade, que encontraremos os exemplares mais significativos da arquitetura aí produzida. Uma febre remodeladora que se instala na área contará com a cumplicidade e parceria dos proprietários dos prédios deste trecho, que se esmeram em contratar profissionais habilitados para elaborar as novas fachadas, devido aos recuos exigidos pelos alargamentos de algumas ruas. A grande maioria dos projetos apresentados neste período refere-se exclusivamente à fachada do imóvel, "[...] que tem de

ser cortada por força do embellezamento do bairro commercial"[25] (Figura 101). Curiosamente, em alguns trechos do bairro, as solicitações de licença são encaminhadas à Intendência antes que sejam feitas as marcações dos novos alinhamentos pela Commissão de Fiscalização das Obras do Porto ou pela Directoria de Obras Municipaes, ou seja, a autorização para a realização das obras é solicitada antes mesmo que o requerente saiba o quanto o edifício precisaria recuar. Este fato aponta o efetivo engajamento dos comerciantes locais na remodelação da área, ao tempo em que demonstra, ao desvincular o projeto da fachada do restante do edifício, que importa mais a construção de um conjunto uniforme - e ao mesmo tempo diversificado pelas múltiplas possibilidades que o repertório decorativo oferece -, que prioriza "[...] o melhoramento da estética da rua fachada"[26] . É o que ocorre, entre outras, com a solicitação para a edificação de nova fachada de um imóvel à Rua de Santa Bárbara, deferido pelo técnico que informa: "[...] o projecto está architectonicamente confeccionado, pelo que penso deve ser approvado" [27].

As questões higiênicas das construções são tratadas, então, de forma secundária nos pareceres do corpo técnico da municipalidade, ainda que haja sempre um despacho padrão da Directoria da Hygiene que, com pequenas variações, se repete nos processos, mesmo naqueles que não apresentam as plantas baixas. Informa o parecer que os edifícios devem possuir "[...] em cada pavimento um apparelho sanitário do systema Unitas [...] em cômodo que receba luz do exterior" [28], ou ainda, "[...] ter solo impermeável, bandeiras de ferro nas portas interiores, latrinas systema Unitas, em commodo que receba luz e ar [...]"[29].

---

[25] Projeto para a reconstrução de fachada de prédio à Rua dos Ourives. 02, em 1912 (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM).
[26] Parecer da Intendência ao projeto para a remodelação da fachada de imóvel à Rua do Arsenal da Marinha, 30, em 1919 (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM).
[27] Projeto para a construção de fachada às Ruas de Santa Bárbara. 08 e Santos Dumont, em 1912 (Ficha nº 0063 – Conceição da Praia/AHM).
[28] Por exemplo, parecer do processo para a reconstrução de fachada à Rua São João, 161, em 1912 (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM).
[29] Projeto para a reconstrução de fachada à Rua dos Algibebes. 05. em 1912 (Ficha nº 0058 – Conceição da Praia/AHM).

A prioridade que é conferida ao controle estético da arquitetura demonstra a existência de um projeto de embelezamento que se aperfeiçoa ao longo do tempo, chegando ao ponto de ter sua aprovação final vinculada à apreciação do próprio Intendente. Nos projetos indeferidos pela municipalidade são claras as motivações estéticas que obrigam os requerentes a apresentar novas propostas, como se vê no requerimento para a construção de imóvel à Rua São João, em 1912: "[...] a bem da esthetica da cidade, que se trata de melhorar, pede-se ao supplicante que apresente outro projecto da fachada do prédio, obedecendo a um typo architectonico moderno"[30] .Um novo projeto é elaborado pelo *Engenheiro-architecto* italiano Julio Conti, atendendo às exigências feitas, sendo, então, aprovado (Figura 102).

No novo *gosto* arquitetônico em voga, a sobriedade do conjunto pré-existente, herdada dos tempos coloniais e das intervenções de inspiração neoclássica do século XIX, é contraposta a outra linguagem formal, ainda que apresente a mesma base compositiva[31], na qual o sentido do decoro está relacionado à profusão, e, por vezes, à frivolidade, da ornamentação. Em alguns casos, a redefinição do edifício é feita a partir da composição já existente, "modernizada" através de ajustes no dimensionamento e forma das envasaduras e da aplicação de uma modenatura feita com elementos pré-moldados[32] (Figura 103 e 104), o que é, por vezes, sugerido pelo técnico que analisa o projeto a fim de conformá-lo à imagem pretendida. É o que ocorre com a proposta de reconstrução do prédio à Rua Manoel Victorino, 37, em 1912, aprovada com a ressalva do técnico de que "[...] para effeito esthetico, deve o requerente empregar sobre a parede do sotão, na frente e no fundo, um motivo architectonico de decoração, occultando o telhado", o que é ratificado pelo seu superior que determina que "[...] o requerente deve collocar nos

---

[30] Projeto para a construção de imóvel à Rua São João, em 1912 (s. catalogação – Conceição da Praia/AHM). Infelizmente, não consta do processo o primeiro projeto apresentado.

[31] Sobre as discussões teóricas e projetuais da arquitetura produzida no chamado período eclético, ver PATTETA, op. cit.

[32] É o caso, por exemplo, dos projetos para a modificação da fachada do prédio à Rua dos Ourives, 5, em 1913 (Ficha nº 0087 – Conceição da Praia AHM) ou o projeto para a remodelação da fachada do prédio situado entre as ruas Formosa, dos Cobertos e da travessa entre elas (s/ catalogação – Conceição da Praia AHM).

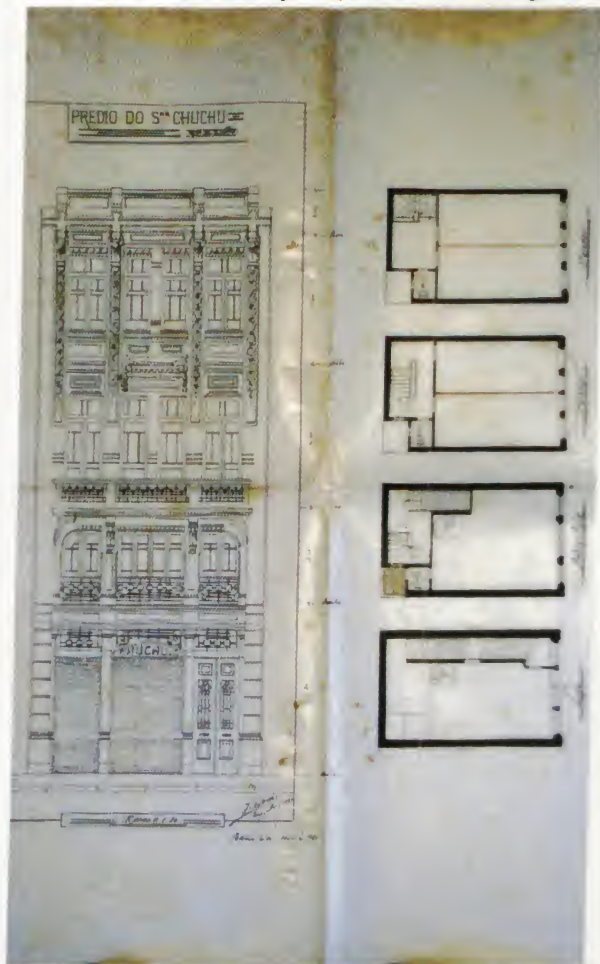
FIGURA 102 – Projeto para a construção de imóvel à Rua São João. 1912. Autor: Julio Conti.

Fonte: AHM/FGM.

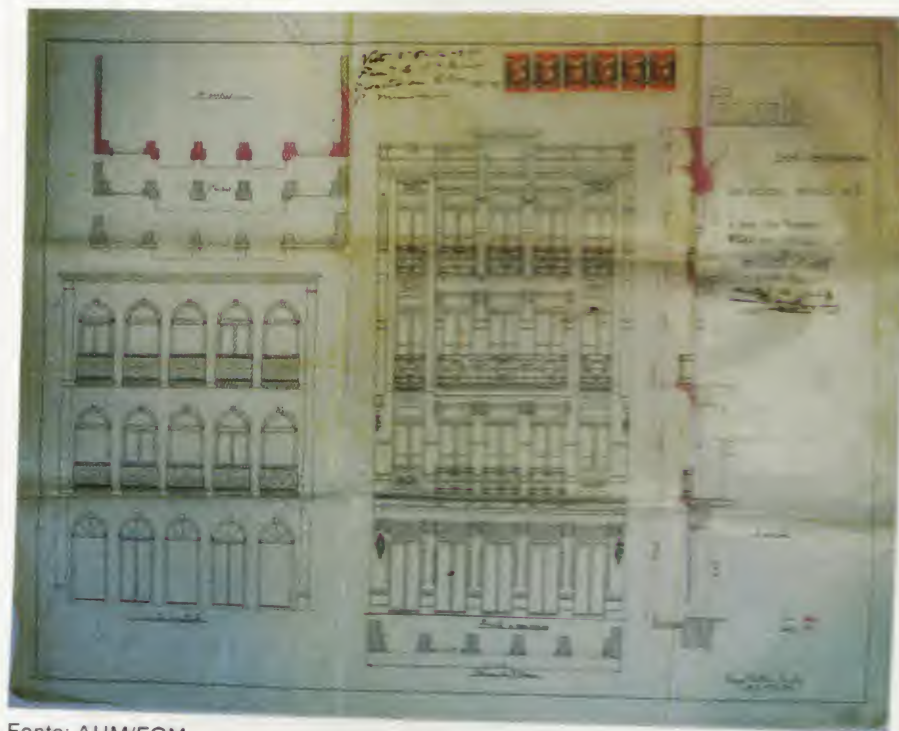
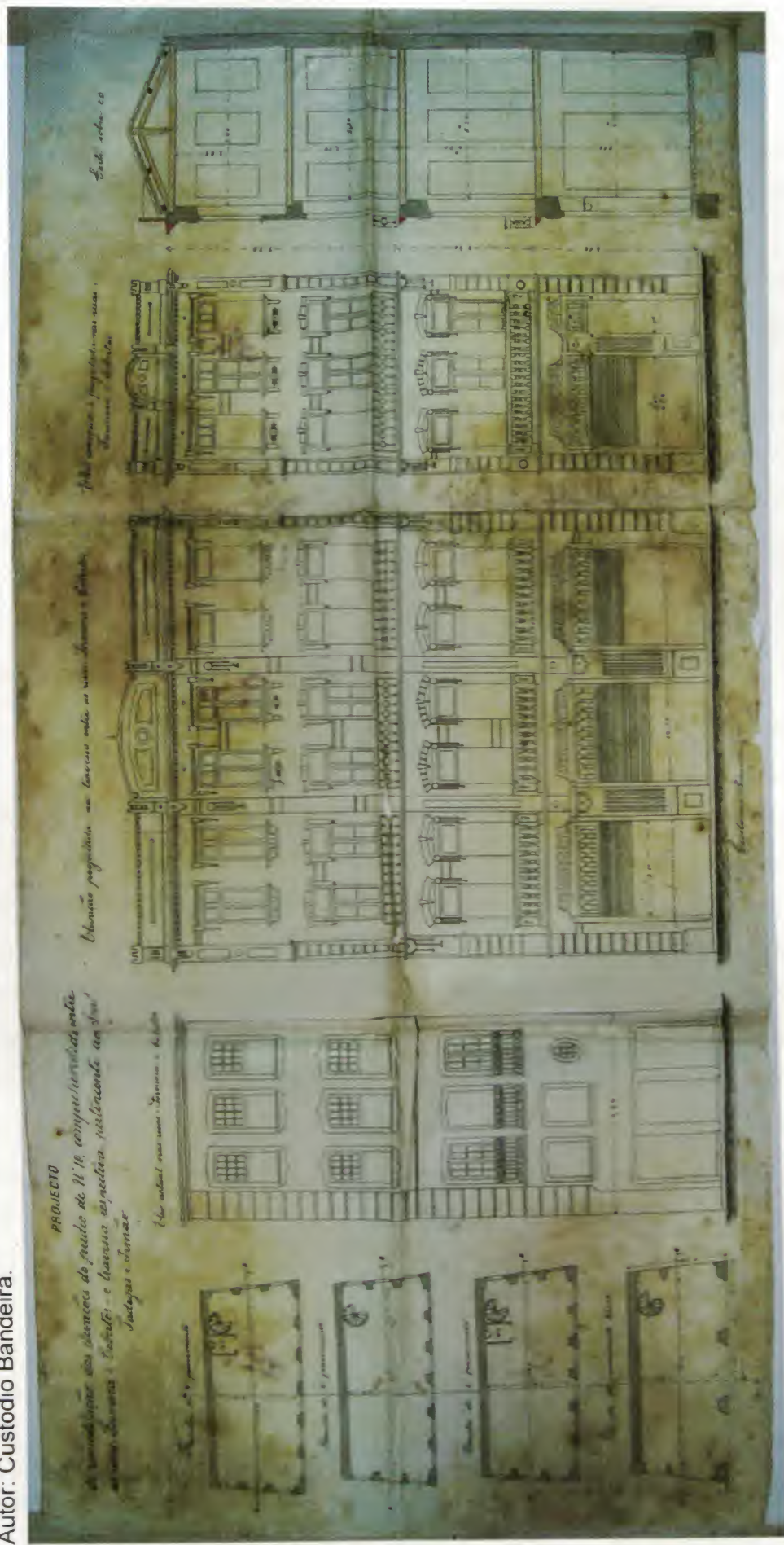
FIGURA 103– Projeto para a modificação da fachada do prédio à Rua dos Ourives. 1913. Autor: Arthur Santos.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 104 – Projeto para a remodelação da fachada do prédio situado entre as ruas Formosa, dos Cobertos e da travessa entre elas. 1913. Autor: Custodio Bandeira.

Fonte: AHM/FGM.

extremos dos telhados (frente e fundo) um lambrequim de madeira afim de dar-lhe mais elegância e esthetica"[33].

As possibilidades construtivas oferecidas pelo emprego de novos materiais são utilizadas também como uma maneira de identificar-se com a imagem dos centros desenvolvidos. A importação de elementos de ornamentação, além de garantir um status, muitas vezes mostrava-se mais vantajosa em relação àqueles similares nacionais em virtude do acabamento, da qualidade e do preço. Em Salvador, podemos destacar neste contexto, o uso do ferro, principalmente em elementos de infraestrutura urbana, como postes e chafarizes, além de peças empregadas na arquitetura, como gradis e avarandados. Entretanto, a assimilação das possibilidades estéticas oferecidas pelo ferro encontrará resistências em vários pontos do país, e aqui não será diferente.

A construção do Mercado Modelo exemplifica esta questão. Concluído em 1912, foi, segundo Azevedo[34], possivelmente o primeiro edifício completamente metálico montado na Bahia. De forma retangular, com três telhados superpostos para garantir as melhores condições de ventilação e iluminação, não teve boa aceitação na cidade, sendo severamente criticado por sua forma e material empregado, não compatível com as idealizações estéticas da burguesia local (Figura 105). Em 1915, o próprio poder público, a Intendência, abre concorrência para sua reforma e ampliação, sendo apresentada apenas uma única proposta pelos Engenheiros Filinto Santoro - autor do Ver-o-peso, em Belém e do mercado de Manaus - e Portella Passos. Na proposta, a área ampliada envolvia a estrutura primitiva com a construção de lojas, imprimindo um caráter mais imponente às fachadas, que dispunham, inclusive, de um arco do triunfo como acesso principal. O jornal *A Tarde* saúda então as modificações propostas, afirmando que, além da ampliação, o prédio "[...] terá

[33] Projeto para a reconstrução de prédio à Rua Manoel Victorino, 37, em 1912 (Ficha nº 0069 – Conceição da Praia/AHM).
[34] A este respeito, ver AZEVEDO (1985, p. 50).

FIGURA 105 – Mercado Modelo. Projeto inicial. Ca. 1912.

Fonte: Vianna (2004, p.30)

FIGURA 106 – Mercado Modelo. Após a reforma e ampliação. Ca. 1915

Fonte: Vianna (2004, p.30)

um estilo monumental, perdendo o efeito desgracioso de barracão, como atualmente se o vê"[35] (Figura 106).

O Bairro Comercial se embeleza através das remodelações, estabelecendo uma hierarquia do espaço urbano que é marcada pela arquitetura, que identifica os espaços de representação da sociedade civilizada. Ruas largas, ladeadas por um conjunto uniforme no gabarito e no tratamento elaborado das fachadas. proporcionam uma perspectiva capaz equiparar a cidade à imagem dos centros desenvolvidos, como o Rio de Janeiro, ou mesmo, Paris, constituindo-se em "passarelas da modernidade" (Figuras 107 e 108). Contudo, o alargamento de algumas ruas do Bairro Comercial conviverá com a estrutura viária de outros trechos que não serão modificados. É curioso perceber que as propostas elaboradas para os prédios que se situam na interseção dessas vias, na maioria das vezes, promovem apenas a remodelação da fachada voltada para a rua alargada, oferecendo-se através dos becos e travessas as visuais da permanência de uma arquitetura "antiga", como que a denunciar que este projeto civilizatório é incompleto e inacabado (Figuras 109, 110 e 111).

Pode-se afirmar que assistimos neste período a uma ascensão da qualidade da produção arquitetônica. em parte atribuída aos inúmeros profissionais da construção civil trazidos à cidade para realizar as obras públicas. De uma maneira geral, as obras de autoria destes profissionais são identificadas nos trechos da cidade que sofreram intervenções mais significativas, principalmente ao longo da Avenida do Estado (Avenida Sete de Setembro) e no chamado Bairro Comercial. No distrito da Conceição da Praia, além dos inúmeros profissionais da construção civil saídos. provavelmente, da Escola Politécnica, inaugurada em 1897. e da Escola de Belas Artes, encontraremos a presença de engenheiros e arquitetos de origem italiana, projetando e conduzindo as obras de melhoramentos das edificações. O conhecimento da formação profissional destes técnicos é fundamental para se identificar as matrizes teóricas e modelos adotados em seu ofício, o que ainda

[35]Ibid.

FIGURA 10 – Vista da Rua Conselheiro Dantas, prolongamento da Rua Portugal. Ca. 1915.

Fonte: Vianna (2004, p.59)

FIGURA 108 – Rua Conselheiro Dantas.

Fonte: Foto da Autora, 2006.

necessita de uma maior investigação. Sandra Puppi lembra-nos, contudo, que, pela tradição italiana, a existência de *capomaestri*, profissionais que projetavam e construíam sem o acesso à educação técnica formal, era uma realidade, mas que estes se utilizavam dos títulos[36]. A despeito deste fato, não se pode desconsiderar a qualidade dos projetos elaborados por estes técnicos, que se destacam pela inovação e criatividade. Destacam-se na produção local as obras de Rossi Baptista (seguramente, o maior arquiteto do período), Julio Conti, Alberto Borelli e Micheli Caselli, geralmente, contratados por uma clientela de maior poder aquisitivo (Figuras 112, 113, 114, 115 e 116).

Paralelamente à remodelação da cidade, constata-se um processo de estruturação dos serviços públicos, mais particularmente, da Directoria de Obras Municipais, onde a análise de um projeto passa a ser compartimentada em setores, sendo encaminhada para um parecer final. Tal estruturação pode ser identificada através do percurso que os requerimentos de licença de obras passam então a seguir, que tem início com a análise de um técnico da Directoria (geralmente, um agrimensor), segue para o Diretor do setor, é encaminhado ao Delegado de Hygiene do distrito, ao Diretor da Hygiene e Assistência Pública e, em alguns casos específicos, mas comuns durante os anos de 1912 e 1914, ao Intendente.

Percebemos ainda uma mudança dos procedimentos do corpo técnico na análise do projeto apresentado, verificando-se um maior rigor na quantidade e qualidade do material gráfico, o que poderia, inclusive, ser o fator de indeferimento da proposta. É o que ocorre com o projeto apresentado para a reconstrução de um prédio à Rua das Princesas, esquina com a travessa e Rua São João, que "[...] não pode ser approvado pela Secção Technica, por faltar o corte longitudinal, cotas nos detalhes e ser firmado por pessoa competente, que tenha pago o imposto de industria e profissão, para este mister"[37].

---

[36] PUPPI (1998).

[37] Projeto para a construção de imóvel à Rua das Princesas, travessa e Rua São João, em 1912 (Ficha nº 0076 – Conceição da Praia AHM).

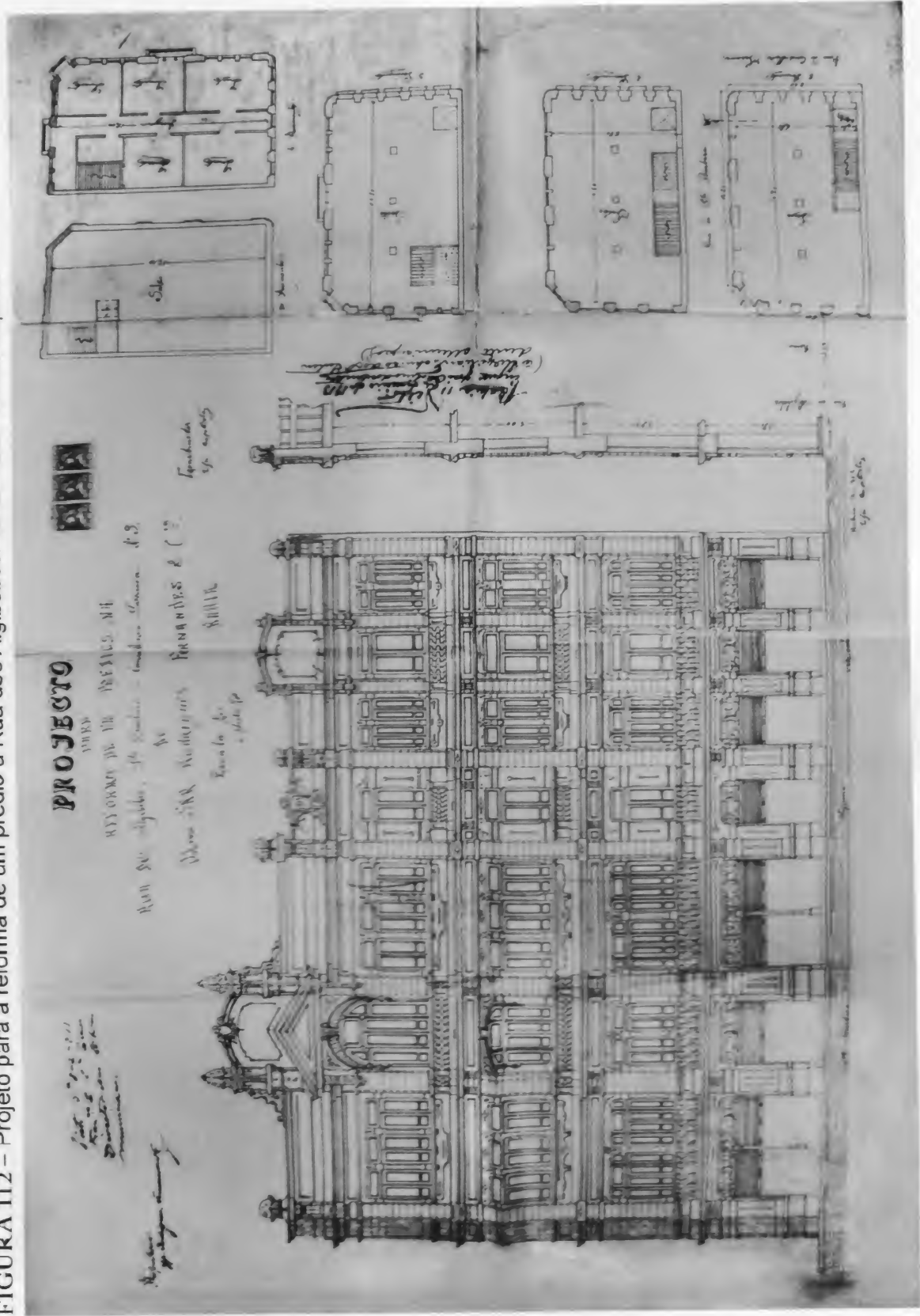
FIGURA 112 – Projeto para a reforma de um prédio à Rua dos Algibebes. 1912. Autor: Rossi Baptista.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 113 – Projeto para a reforma do British Bank of South América, às Ruas Miguel Calmon, Santa Bárbara e Conselheiro Dantas. 1914. Autor: Rossi Baptista. 1914

Fonte: AHM/FGM.

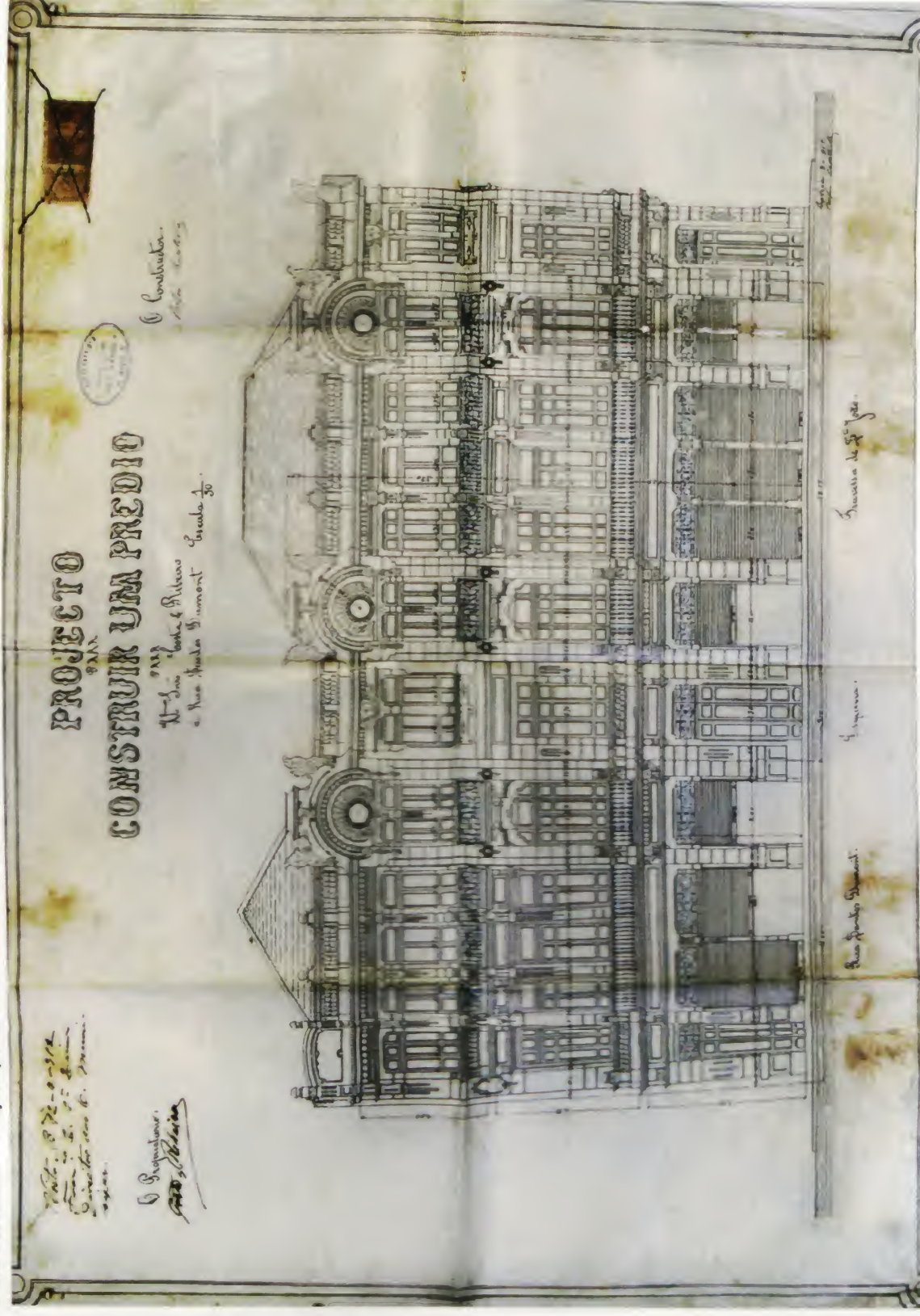
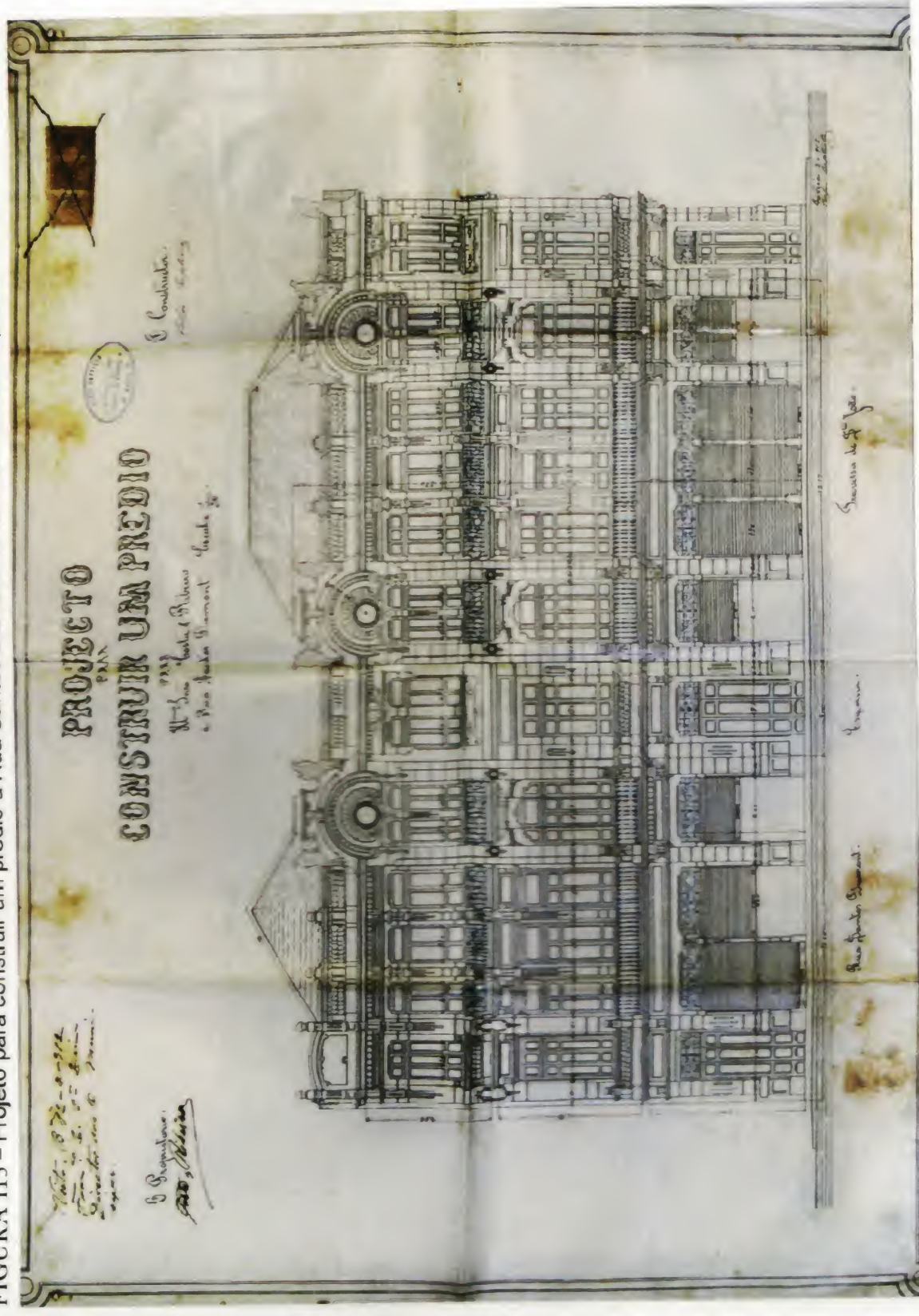
FIGURA 115 – Projeto para construir um prédio à Rua Santos Dumont. 1912. Autor: Rossi Baptista.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 115 – Projeto para construir um prédio à Rua Santos Dumont. 1912. Autor: Rossi Baptista.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 116 – Projeto para a construção de prédio à Rua e travessa São João. 1913. Autor: Alberto Borelli.

Fonte: AHM/FGM.

Já o distrito do Pilar, durante a segunda década do século XX, segue as mesmas tendências identificadas no decênio anterior. A aceleração das obras de remodelação da Cidade Baixa imprime uma maior velocidade também na ocupação dos trechos em processo de adensamento, mantendo-se, prioritariamente, as preocupações com os alinhamentos e definições de arruamento. Entretanto, já identificamos nas pequenas construções, praticamente desprovidas de ornamentação, uma intenção de adequação aos novos padrões estéticos, que, apesar de manter o tradicional agenciamento dos espaços internos - casas com cômodos dispostos ao longo de um corredor lateral-, encontrará na diversidade da decoração eclética uma forma particular de embelezar suas fachadas. Esta "modernização", numa escala diferente daquela observada nas casas comerciais, também se limita ao frontispício[38], nos quais platibandas com cartelas datadas ou trazendo monogramas com as iniciais do proprietário buscam registrar os anseios burgueses de uma população menos favorecida (Figura 117).

Os cuidados com a estética urbana no distrito não são tão evidentes, estando reservados às proximidades do Bairro Comercial, nos trechos da Praça Deodoro, Ruas do Julião e do Pilar, aonde, gradualmente, os edifícios alteram o aspecto de suas fachadas, contribuindo para a transformação das características do local (Figuras 118 e 119).

7.1.3. *"... Nos terrenos conquistados ao mar"*.

Na última década da chamada Primeira República, o projeto de melhoramentos da Cidade Baixa ainda está em execução. O alargamento das ruas e a construção de novos edifícios já haviam mudado substancialmente a imagem do lugar. Os grandes aterros ao mar, contudo, só agora se concluíam, entrando em discussão não só as formas de ocupação da área, mas a gestão imobiliária dos novos quarteirões. A Avenida da Jequitaia, em virtude de empecilhos econômicos e políticos, ainda não fora concluída, atrasando

---

[38] Ver, por exemplo, projeto para a reforma de casa à Rua do Bom Gosto, 14, em 1915 (Ficha nº 915/08 - Pilar/AHM).

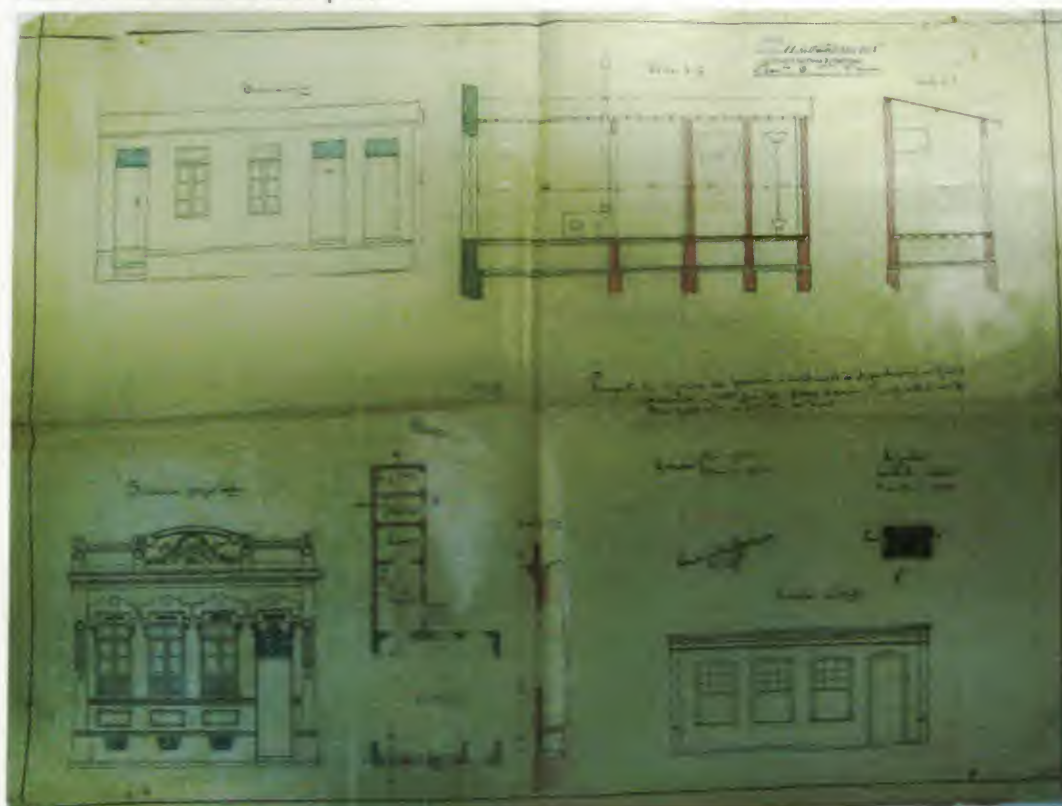
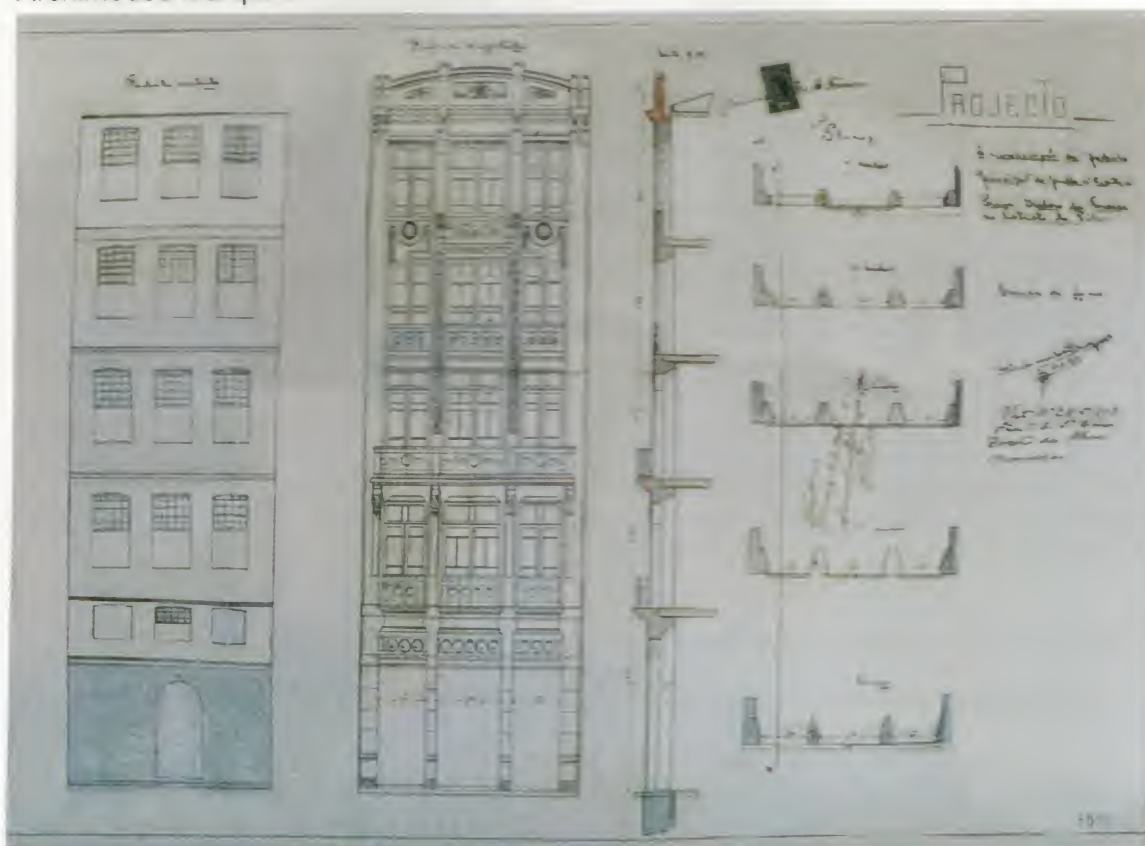
FIGURA 117 – Projeto para a reforma da fachada de uma casa à Rua do Bom Gosto. 1915. Autor: Archimedes Marques.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 118– Projeto para remodelação de fachada à Praça Marechal Deodoro. 1918. Autor: Archimedes Marques.

Fonte: AHM/FGM.

sobremaneira as transformações deste trecho da cidade que, efetivamente, só acontecerão nos anos 30.

No distrito da Conceição da Praia, depois do período das grandes remodelações dos meados dos anos 10, as transformações urbanas se darão em outra velocidade. No trecho entre a Alfândega e a Preguiça, verificamos um aumento no número de edifícios remodelados, em função da execução das obras de alinhamento que só neste momento acontecem, procurando-se alterar a imagem de um espaço comprometido pelos usos *anti-civilizados* que aí tinham lugar, imagem relacionada sempre à presença do lixo, de vendedores ambulantes e mendigos. Em trechos do Bairro Comercial, já reformados, as intervenções na arquitetura, *grosso modo*, serão mais pontuais, referindo-se a pequenas obras de reparos, e, com certa frequência, ao embelezamento de um trecho da fachada, o pavimento térreo. Já os novos quarteirões da área aterrada, local mais apropriado para a realização do projeto estético em sua plenitude, permanecerão praticamente desocupados até os anos 40, ocupação que já acontecerá dentro de novos parâmetros de projetação.

As preocupações estéticas do poder público, explicitadas na condução dos trabalhos de melhoramentos da década anterior, continuam norteando as análises das solicitações de licenciamento de obras neste trecho da cidade. A pretensão de uniformizar o conjunto construído transparece também nas reformas dos edifícios, então remodelados no trecho entre a Alfândega e a Preguiça, com o controle do gabarito, das condições higiênicas e, sobretudo, dos aspectos figurativos. É o que pode se aferir quando o Diretor das Obras Municipaes condiciona a aprovação da licença para reforma de prédio vizinho à Igreja da Conceição da Praia.

> [...] caso o peticionário se conforme, que o sotam do prédio próximo a Igreja se extenda até o predio contíguo para uniformizar o telhado, desapparecendo assim o effeito desagradável que apresenta o projecto[39].

Apesar de verificarmos que a grande parte dos projetos encaminhados para análise ainda se utiliza de um repertorio decorativo ligado aos elementos

---

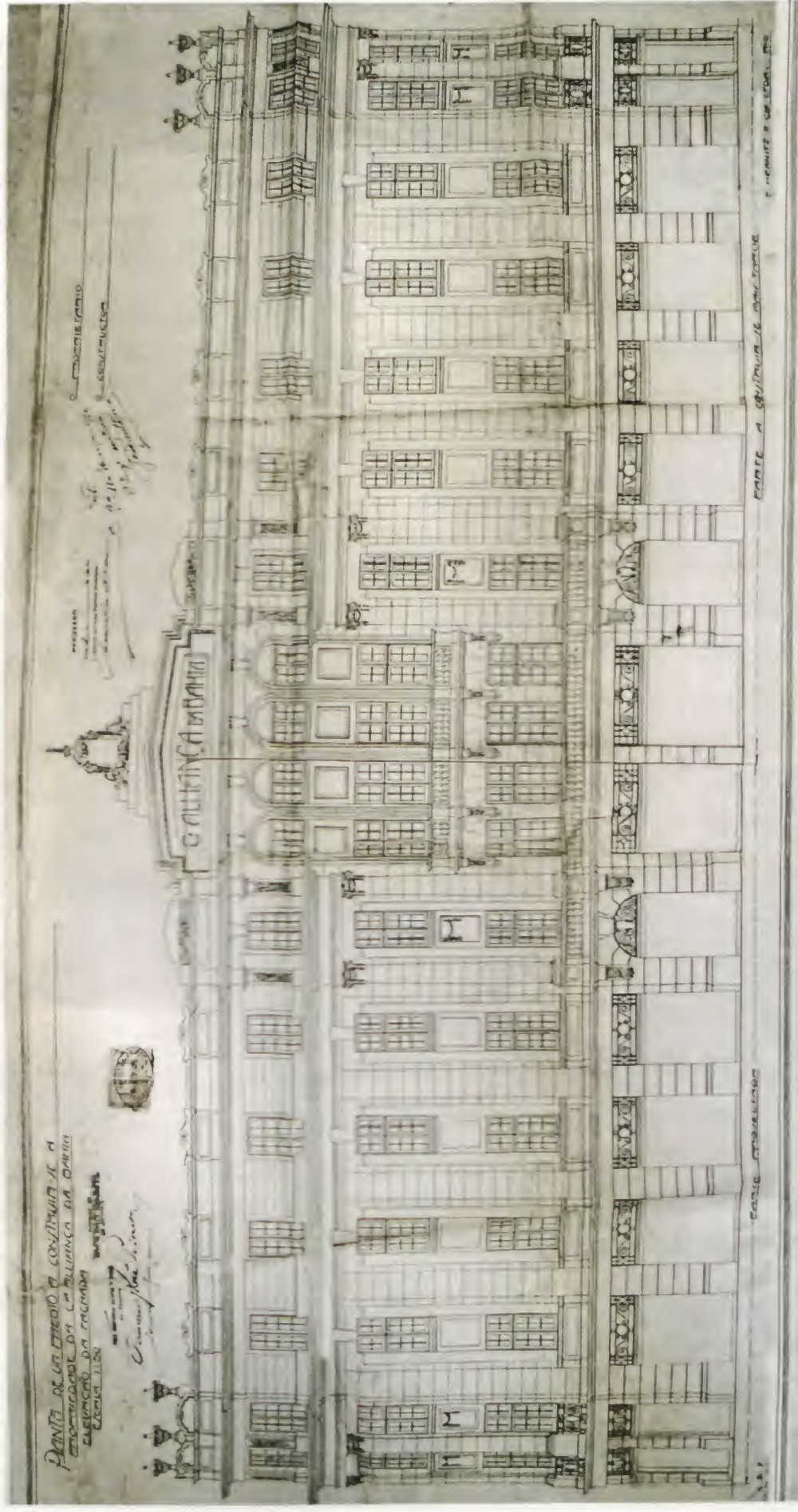
[39] Projeto para a reforma dos edifícios ao Largo da Conceição, 08 e 10, em 1921 (s/ catalogação – Conceição da Praia AHM

FIGURA 119 – Projeto para remodelação de fachada à Praça Marechal Deodoro, 19. 1918. Autor: Archimedes Marques

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 120– Projeto para a construção de um prédio à Rua das Princesas. 1922 Autor: E. Kemnitz & Cia. Ltda.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 121 – Projeto para a construção de prédio à Rua Miguel Calmon. 1925. Autor: E. Kemnitz & Cia. Ltda.

Fonte: AHM/FGM.

historicistas, a partir de meados dos anos 20 do século passado, começamos a identificar na área outra transformação da linguagem arquitetônica, mais despojada, tendendo à geometrização das formas (Figuras 120, 121 e 122). Aliada a isto, percebemos cada vez com maior frequência, a utilização do concreto armado nas estruturas dos edifícios, o que, ao oferecer inusitadas possibilidades espaciais, permite uma maior liberdade volumétrica.

Curiosamente, verificamos que, no corpo técnico da Intendência, duas posturas em relação a esta nova linguagem arquitetônica são identificadas. Nos trechos do distrito de ocupação mais consolidada, como o Bairro Comercial, a "simplificação" decorativa é vista com reservas pela municipalidade, que insiste na manutenção da imagem que fora idealizada para o lugar. É o que percebemos quando, em 1928, após considerações a respeito dos cálculos de concreto armado, o técnico do município solicita alterações na proposta de reconstrução de um edifício à Rua do Arsenal da Marinha, informando que "[...] a architectura ornamentada á pintura segundo declaração do constructor deve ser melhorada em seu conjunto dada a importancia da construcção e o local a que se destina" [40]. Ou ainda, já em 1930, quando informações a respeito do modernismo na arquitetura estavam na pauta das discussões dos profissionais da área, o Auxiliar Technico do gabinete do Prefeito, referindo-se a um projeto de inspiração art-déco, opina:

> [...] Penso que a fachada, apezar da extrema pobreza das linhas architectonicas, pode ser acceita entretanto, deve ser obrigatório o corte, com chanfro semelhante ao fronteiro, no encontro do alinhamento das ruas Conselheiro Saraiva e Formoza[41]

Na ocupação dos novos quarteirões e áreas adjacentes, a "simplificação" formal, identificada em projetos eruditos para grandes estabelecimentos comerciais da área, é admitida, e, de certo modo, até estimulada pelo corpo técnico da Intendência, o que é apreendido pelos comentários apreciativos que constam nos pareceres. A primeira proposta encontrada nos arquivos da Fundação Gregório de Mattos para os quarteirões aterrados ao mar, data

[40] Projeto para a reconstrução de imóvel à Rua do Arsenal da Marinha, 26, em 1928 (s/ catalogação – Conceição da Praia/AHM).
[41] Projeto para a reconstrução de imóvel à Rua Conselheiro Saraiva, 31, em 1930 (s/ catalogação – Conceição da Praia).

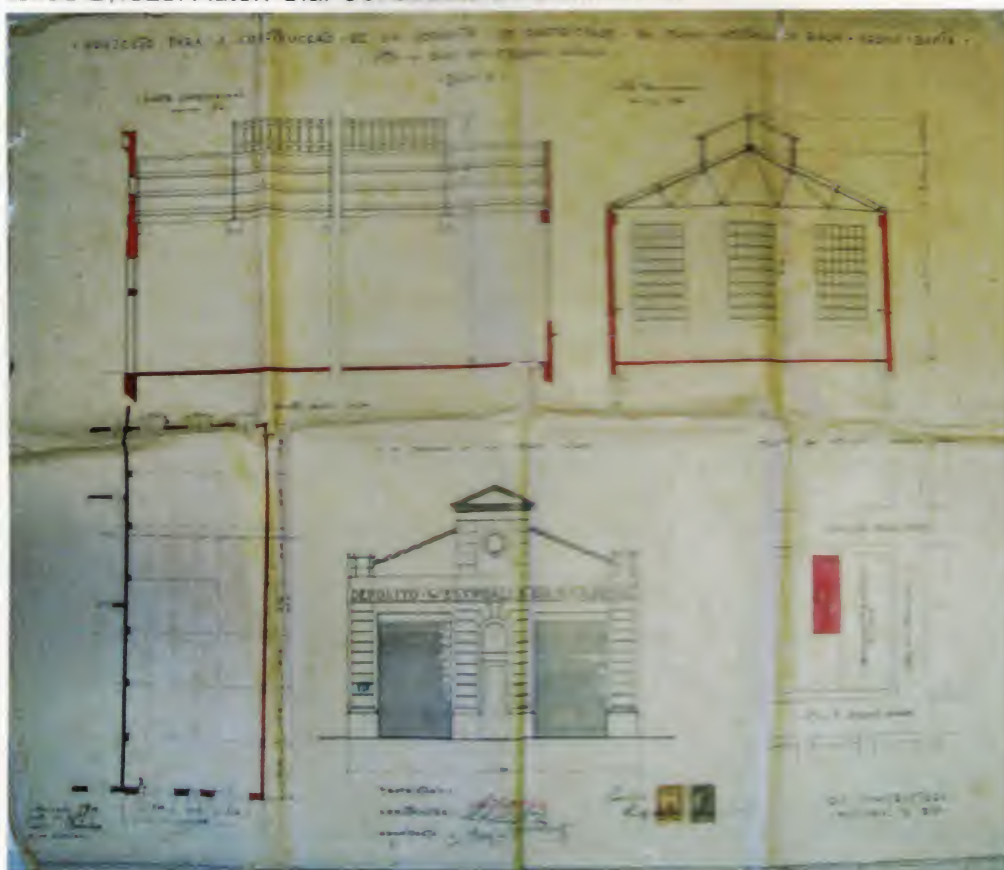
apenas de 1925, e como já referido no capítulo anterior, é indeferida por ir de encontro à Lei Municipal nº 658. Juntamente com outros processos similares, também indeferidos no mesmo ano em função da legislação, encontramos uma discussão do corpo técnico que contrapõe a norma às suas apreciações particulares dos projetos apresentados, priorizando na análise os aspectos estéticos das propostas, ao considerar de menor importância o zoneamento estabelecido pela norma.

Entretanto, a postura consensual do corpo técnico que durante todo o período das remodelações conduziu suas decisões, a despeito de não haver ainda um instrumento normatizador dos parâmetros urbanísticos, é abalada por novos pontos de vista inseridos na discussão. Valiosas informações a respeito desta polêmica são exaradas pelo Inspetor de zonas Almiro Queiroz no processo da firma Wesphalen, Bach & Krohn, que, desta vez solicita licença para a construção de um depósito de materiais, em 1927 (FIGURA 123):

> [...] Não poderia me furtar ao dever de não calar certas considerações que me levam a formular o meu parecer em contrario as pretensões da firma supramencionada.
> Ressalta de logo, a quem observa a fachada principal do referido projecto, uma certa carência de gosto architectonico, de elegancia de conjuncto e de estylo, que não justificaram absolutamente a minha aquiescência para uma construcção como essa, ombrar ao lado das demais recem-inauguradas naquelle Bairro, construcções de **estylos variados** e que se elevam á altura do progresso da Bahia.
> De par com essa pobreza de architectura que sobremodo fere a estética local, está a desoladora impressão que certamente deixaria uma **edificação liliputiana** pernosamente contrastando com a austeridade de outras edificações que tanto valor tem trazido ao Bairro das Nações, para cujo melhoramento tanto tem trabalhado as nossas grandes firmas commerciaes d'entre as quaes esta a firma Westphalen, Bach & Krohn que acaba de doptar a rua da Alemanha com um belo palacete á altura dos seus congêneres.
> Não se teria como justificar um parecer favorável d'este departamento, máxime hodiernamente quando ha em todas as grandes cidades, uma tendência natural para o aproveitamento do solo, sem constrangimentos para o problema melindroso da habitação. Já me não quero reportar aos arrojos das **construcções newyorkinas** com os seus "skycrapers" de 70 pavimentos, resultado de uma premência angustiosa do espaço que lhes nega a sua situação insular.
> Mas também não podemos fazer da capital do nosso Estado, na angustia de habitações em que nos deparamos hoje, uma d'essas muitas cidades que margeiam o maior oceano, nessa faixa ardemente que o grande Alexander Humbolt chamou de "o circulo de fogo do Oceano Pacifico", onde a intermitência dos movimentos sismicos impõe um sistema de construcção que faz sobrejar no peso o que se lhe não poderia dar na altura.
> E por isso seria mais acertado e mais conciliável que a prosperosa firma Westphalen, Bach & Krohn fizesse a revisão do projecto que ora nos apresenta, doptando o seu futuro deposito de pelo menos um andar

FIGURA 122 – Projeto para a construção de prédio à Avenida Estados Unidos e Praça da Inglaterra. 1928. Autor: E. Kemnitz & Cia. Ltda.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 123– Projeto para a construção de depósito em terrenos das Docas da Bahia, Quarteirão D,1925. Autor: Cia. Constructora Nacional/Rio.

Fonte: AHM/FGM.

superior, e revestindo-o de outras feições architectonicas que melhor conviessem ao desenvolvimento local "(grifos nossos)[42].

A despeito do fato de que para reprovar o projeto ao técnico bastaria citar a legislação pertinente, um dado interessante se apresenta nas comparações por ele realizadas. À referência da cidade do Rio de Janeiro, explorada constantemente pelos periódicos da época como o modelo de civilização e modernidade a ser seguido, Buenos Aires, ou mesmo Paris, se junta a imagem de uma Nova York verticalizada e progressista, o que oferece sugestões para a investigação de outras idealizações urbanas.

Para a introdução de uma nova linguagem arquitetônica no distrito, acreditamos que muito contribuiu a presença de projetistas e construtores oriundos, principalmente. do Rio de Janeiro, responsáveis pelos projetos das sedes das grandes casas comerciais que se instalam na área. A partir dos anos 20 do século passado. encontramos propostas assinadas pela firma E. Kemnitz & Cia Ltda. pela Cia. Construtora Nacional, Wayss & Freytag, Wheatley & Blake engenheiros e architectos. além da Empresa Emílio Odebrecht, muitas das quais abrirão filiais na Bahia. Também profissionais dedicados exclusivamente ao cálculo estrutural. ou como se dizia, especialistas em cimento armado. trabalham em consonância com projetistas diversos, como Rosner & Kracht, e Christiani & Nielsen.

Ao fim da Primeira República. a remodelação idealizada para esta área da cidade não se realizara plenamente. Ruas largas e embelezadas de um lado, obras inacabadas ou abandonadas. de outro. fazem o cenário da zona mais dinâmica da cidade, onde os hábitos *anti-civilizados* da população e os problemas nunca solucionados da infraestrutura urbana comprometem o projeto estético idealizado pelas elites progressistas (Figura 124).

Este é o quadro que também se percebe no distrito do Pilar, ao longo do último decênio da Velha República. De uma maneira geral, as solicitações de licença de obras no distrito referem-se à construção e reforma de pequenas

[42]Projeto para a construção de um depósito de materiais à Rua Estados Unidos, em 1927 (s/ catalogação - Conceição da Praia/AHM).

residências nas áreas mais periféricas do distrito, em propostas que, com poucas variações, obedecem a um modelo da casa tradicional, com fachadas de decoração mais ou menos rebuscadas, em função do poder aquisitivo do proprietário. O atraso para a execução da Avenida da Jequitaia afetará também a remodelação do principal vetor de ligação com o Bairro Comercial, fragmentando a pretendida unidade desde a Preguiça até a Calçada.

Entretanto, também aí verificamos, ainda que de forma esporádica, a substituição da linguagem da arquitetura na elaboração de projetos comerciais, que, abandonando as referências ao historicismo, desenvolvem-se dentro de um novo padrão estético e construtivo ligados ao que a tradicional historiografia da arquitetura considera como moderno (Figuras 125 e 126). Em um dos casos (Figura 127), o técnico que analisa a proposta saúda a novidade, afirmando que

> [...] Apresenta-se a estudos nesta Repartição, pela primeira vez, se não me engano, um projecto com architectura consagrada a época actual, principalmente na última exposição das artes decorativas em Paris. À Secção Technica cabe opinar quanto ao estylo [...] com o que fica approvado [43].

Apenas na década de 1930, com a efetiva abertura da Avenida da Jequitaia, um novo padrão estético para as construções se instala, inclusive de forma oficial, atrelado à linguagem art-déco. Os processos de licenciamentos de obras neste período demonstrarão, contudo, as permanências de algumas das características do projeto estético colocado em curso desde o século XIX, como a uniformidade do conjunto construído e o controle estético da arquitetura. Será então a Avenida da Jequitaia, já chamada de Frederico Pontes, o lugar privilegiado para o estudo desta nova expressão arquitetônica, o novo lugar da modernidade. A investigação deste processo e suas interfaces com as demais intervenções que aconteciam na cidade ainda estar por se fazer e, certamente, trará dados importantes para a compreensão do movimento moderno em Salvador.

---

[43] Projeto para a construção de imóvel à Rua Nova do Ouro, em 1928.(Ficha nº 928/07 – Pilar).

FIGURA 124 – Vista da Cidade Baixa. Ca.1926

Fonte: APEBA.

FIGURA 125– Projeto para a reconstrução de prédio à Praça do Ouro. 1928..

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 126 – Projeto para a reconstrução de prédio à Rua do Ouro. 1929. Autor: Empreza Emilio Odebrecht.

Fonte: AHM/FGM.

FIGURA 127– Projeto para a reconstrução de prédio à Rua do Ouro. 1928. Autor: Empreza Emilio Odebrecht.

Fonte: AHM/FGM.

Podemos afirmar que, até a Primeira República, a Conceição da Praia e o Pilar, distritos interligados desde sempre, são o lugar da modernidade. O projeto estético que permeia outro mais amplo, de modernização urbana, terá neste espaço a sua porta de entrada e difusão. Das influências neoclássicas do século XIX aos primórdios do movimento moderno, a Cidade Baixa abriga no seu conjunto edificado os registros de tempos modernos, muitos, efêmeros nas formas e nos gostos, mas interligados pela idealização da construção de uma cidade civilizada.

8. CONCLUSÃO

No decorrer deste trabalho, é possível verificar algumas das inúmeras transformações que, durante o período conhecido como Primeira República (1890-1930) caracterizaram o processo de modernização urbana do *Bairro Commercial*. A despeito da relevância e da velocidade que este processo assume neste período, a pesquisa evidenciou a importância de ampliar o recorte temporal na investigação da construção de um ideário moderno sobre a cidade. Um conjunto de contínuas e sistemáticas ações sobre o espaço urbano, com o intuito de modificar suas estruturas coloniais, são identificadas desde os meados dos Setecentos e se constituem em elementos de um "projeto civilizatório" que, além adequar a cidade ao movimento do capital internacional, era empregado de forma didática na educação das sensibilidades das populações. Os aspectos aqui analisados, contudo, não são os únicos que permitem a formulação deste complexo processo que abriga um grande número de representações sociais, mas, são fundamentais para a compreensão do papel das transformações urbanas no ideal de Civilização das elites, uma vez que privilegia na análise as idealizações destes grupos.

A bibliografia especializada indicou a gênese deste processo civilizatório ainda no século XVIII, fruto do pensamento iluminista que, ao pretender forjar um novo homem, idealizava transformar racionalmente o espaço da cidade, dominar seu território e padronizar as edificações. Para além de considerar sobre as eficientes estratégias desenvolvidas pelo ilustrado governo pombalino na fundação de cidades e vilas no Brasil, consideramos que, do ponto de vista da intervenção urbana, no Bairro Comercial da cidade de Salvador foram realizados alguns dos projetos mais significativos deste período. Traçados mais regulares, hierarquização da malha viária, uniformidade das fachadas e o papel estruturante das praças no desenho urbano podem ser apresentados como uma síntese dos princípios "eruditos" que nortearam as intervenções no bairro entre o final dos Setecentos e o início do século XIX, merecendo destaque as idealizações e intervenções produzidas durante o Governo do 8° Conde dos Arcos. Mais do que aspectos pontuais, a simultaneidade das ações aqui executadas com outros centros indica o intercâmbio de saberes técnicos que,

com maior ou menor velocidade, mas de forma contínua, estaria doravante nas discussões sobre a cidade.

O antigo Bairro da Praia, que se expandira da pequena faixa de terra em muitos aterros sobre o mar, era então o ponto vital da maior cidade do Império Ultramarino Português, onde a intensa atividade mercantil, decorrente do movimento do porto, além de uma desordenada ocupação do solo, já se sobrepunha ao sistema defensivo da região. A multiplicação de trapiches, grandes armazéns e alambiques, com a ocupação das sucessivas áreas de marinha por propriedades privadas e pelas ordens religiosas, contribuíam para a caótica situação do bairro, e ainda, para os conflitos com o poder público, ineficiente na gestão do território. Atuando quase sempre como regulador, uma vez que a maior parte das intervenções era de iniciativa privada, o poder público será responsável pela aplicação da estética iluminista na região, ao controlar a estrutura do desenho viário, larguras e alinhamentos, além dos gabaritos de altura dos edifícios e seu aspecto figurativo.

A relação entre as atividades comerciais, as bordas marinhas, seu controle e ordenamento assumem uma nova complexidade em meados do século XIX, em função do volume e diversificação dos negócios, revelando a urgência na ampliação da zona do porto. A proposição de aterros revela de forma subjacente a discussão que então se travava nos meios técnicos e políticos sobre a forma ideal de gestão, de sua organização espacial e da reconfiguração necessária das áreas do seu entorno. São nestas idealizações dos melhoramentos que se encontram alguns dos melhores exemplos do ideário da cidade moderna, além dos princípios tecnicistas de agenciamento da zona portuária. A significativa ampliação do território e a criação de uma reserva de terrenos para o mercado imobiliário, a negação e supressão de elementos da cidade antiga, a regularidade dos traçados e um explícito zoneamento do uso do solo são elementos que tangenciam praticamente todas as propostas. O Estado, sem recursos para as obras, afirmava o seu papel como agente regulador, admitindo que a elaboração de projetos se realizasse por particulares, com interesses específicos, e a sua execução se desse através de concessões, quase sempre fracassadas. A aceleração do processo

de modernização é reforçada, então, pelos discursos das elites que veem nas remodelações urbanas a única forma de ingressar no mundo civilizado e do capital.

O auge deste processo se deu na República, favorecido, por um lado, pelo soerguimento da economia, após um período de depressão, e por outro, pelo novo momento político do país. O papel decisivo do Estado na condução dos melhoramentos necessários à nova lógica urbana -, será induzido pelo novo sistema que permitirá que os governos assumam um papel preponderante na condução dos interesses locais, com a aplicação do ideário urbano das classes dirigentes. A elaboração de um aparato legal que permitisse a contratação de empréstimos ao capital estrangeiro e a concessão de serviços públicos, transações nem sempre claras e questionáveis, permitirá a efetivação das obras de infraestrutura na cidade, particularmente, no Bairro Comercial.

As obras do porto conduziram a grande reestruturação da área, que se redesenha sobre si mesma e sobre os novos limites com o mar, estabelecendo um claro zoneamento das funções e uma hierarquia espacial, definida também pela estrutura viária e pelas características da arquitetura. A regularidade do traçado, que estabelece a ortogonalidade dos quarteirões, a uniformidade das larguras das ruas, além de garantir a fluidez do espaço público, é utilizada como um dos aspectos do projeto do embelezamento do bairro, criando pontos focais. Os edifícios de arquitetura tradicional, herança do passado colonial da cidade, devem ser adequados aos novos padrões urbanos: elementos do sistema defensivo distanciam-se do mar e assumem outro papel dentro da organização espacial; edifícios religiosos e civis de caráter monumental têm suas dimensões e aspectos arquitetônicos redefinidos em função da implantação do novo sistema viário. O mar se distancia da encosta e gera o território para a construção do novo cenário da modernidade.

A documentação sobre as demandas construtivas do bairro, durante a Primeira República, revela que o crescimento da área não se dá de maneira uniforme. Tanto do ponto de vista da ocupação física, quanto daquela social,

trechos distintos da Cidade Baixa se comportaram de forma diferenciada, consequência do novo zoneamento e da valorização que cada um deles passa a ter em virtude dos investimentos realizados pelo Estado, por particulares, ou ainda, pela parceria entre ambos. Os vetores de expansão já apontados durante todo o século XIX são ratificados e até induzidos pela ação do Estado: o primeiro segue o sentido norte, reforçando e efetivando a já induzida ligação com a Península Itapagipana; o segundo segue o sentido oeste, para o mar, redefinindo o território da zona comercial, seu porto e linhas de marinha. Da mesma forma, a arquitetura produzida e o seu controle apresentariam características distintas, claramente identificando um espaço de representação da cidade moderna, onde o rigor das análises era mais frequente. Este trecho estava compreendido entre a área da Afâncega, então revalorizada pela reutilização da área do Arsenal, e a Praça Riachuelo, trecho que concentrava as casas comerciais mais importantes.

As definições de gabaritos de altura para o conjunto construído e o controle dos aspectos figurativos da arquitetura pelo Estado colocam em evidencia a existência de um projeto estético para cidade, que, nesta área, assume um papel fundamental na construção de sua imagem moderna e civilizada, processo que é enfatizado na década de 1920, principalmente, na ocupação dos novos quarteirões construídos nas áreas aterradas. Os parâmetros "consensuais" estabelecidos pelo corpo técnico da Intendência na avaliação dos projetos, principalmente, no que concerne aos aspectos estéticos, por algumas vezes revelaram-se conflituosos em relação a uma legislação urbanística ainda nascente, denunciando uma das imperfeições do processo

Projeto imperfeito e inacabado, o processo de modernização encontrava sérios entraves para sua realização, seja em virtude dos problemas econômicos e políticos, seja da gestão dos empreendimentos, ou ainda pela existência de práticas culturais da maior parte da população incompatíveis com as noções de modernidade e civilidade das elites. No plano material, foi onde logrou maior sucesso, apesar dos atropelos e muitos adiamentos na execução das obras. O processo de modernização urbana do Bairro Comercial chega ao

fim da Primeira República sem alcançar as proporções desejadas. Com o porto organizado em funcionamento, as grandes áreas aterradas não encontraram ocupação imediata, o que só aconteceria nos anos de 1950. O vazio dos quarteirões aguardaria outro repertorio arquitetônico, já dentro de outra escala, para atingir o seu ideal de modernidade. Também aí, a fragmentação da imagem *moderna* do bairro, rompida na sua uniformidade do conjunto e de suas fachadas ecléticas, mostra mais um aspecto da imperfeição do processo modernizador.

Neste longo processo de modernização. verifica-se que a arquitetura e as intervenções urbanas são instrumentos de afirmação e difusão do projeto de Civilização dos grupos dominantes. empregados como elementos capazes de construir uma imagem tangível de uma modernidade que não se alcança. "Parecer" moderno e civilizado. nas práticas sociais ou nos espaços construídos, era se aproximar do ideário que consagrara a hegemonia europeia e seus modelos inspiradores. A *architectura moderna* de então, ao empregar diversos estilos na composição dos ambientes urbanos. revela o gosto oficial através do controle de suas formas e denuncia o "grau de civilidade" do proprietário em suas fachadas. de caráter mais ou menos "erudito".

Como dito inicialmente. verificou-se na pesquisa que muitos dos aspectos deste processo de modernização ainda não foram contemplados com estudos específicos, o que indica um amplo campo para investigação. Ainda tratando das representações dos grupos dominantes. a estruturação dos serviços públicos das muitas esferas administrativas e a formação de um corpo técnico nas instituições que atuavam sobre as intervenções urbanas e a produção da arquitetura, são alguns dos muitos trabalhos por se fazer.

Esta pesquisa pretende. assim. contribuir com a historiografia da cidade e da arquitetura, através do aprofundamento de algumas das representações do processo de modernização da cidade, inclusive, com a desconstrução de dados historiográficos, reproduzidos sistematicamente, e hoje, colocados em xeque através de novas abordagens conceituais e, principalmente, pelas novas fontes documentais. Os princípios que nortearam a modernização urbana do

Bairro Comercial não se extinguem com a Primeira República, sendo identificados ainda nos anos 1930 e 1940 na avaliação dos projetos naquela área, em contraponto ao que já fora estabelecido pelo EPUCS. O cotejamento dos parâmetros que nortearam este processo com aqueles preconizados pelas novas ideias fomentadas pela Comissão do Plano da Cidade do Salvador, criada pelos Governos do Estado e do Município em 1934, ainda é um estudo que está por se fazer, investigando com profundidade as reais rupturas e as longas permanências provocadas pelas muitas idealizações sobre a cidade.

9. REFERÊNCIAS

ABREU, Susana Matos. Livros e saber prático de um arquitecto do século XVII: a biblioteca de Fr. João Turriano e o mosteiro novo de Santa Clara em Coimbra. In: **Ciências e Técnicas do Património** Revista da Faculdade de Letras. Porto, 2003, vol. 2, pp. 803-822. Disponível em http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2943.pdf Acesso em: 01 de agosto de 2007.

ALMEIDA. Maria do Carmo B. E. de. **A Victória na 'Renascença Bahiana'**; a ocupação do distrito e sua arquitetura na Primeira República (1890-1930).1997. Dissertação (Mestrado – Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1997.

ARAÚJO, Heloísa Oliveira de. **Inventário da legislação urbanística de Salvador: 1920 -1966;** As novas regras para o uso e o abuso do solo urbano.1992. Dissertação (Mestrado – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1992

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. In: CAROSO, Carlos et ali. **Baía de Todos os Santos: aspectos humanos.** Salvador: EDUFBA, 2011, p. 49-67

ARGAN. Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1992.p.

A Tarde. Salvador, 1913 a 1915

AUGEL, Moema Parente. **Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista**. São Paulo: Cultrix, 1980

AZEVEDO, Paulo Ormindo. **A alfândega e o mercado: memória e restauração**. Salvador: Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia do Estado da Bahia, 1985.

_______, Paulo Ormindo. Urbanismo de traçado regular nos dois primeiros séculos da colonização brasileira. origens. In: CARITA, Helder; ARAÚJO. Renata (coord.). **Universo Urbanístico Português. 1415-1822**. Lisboa: Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 1998. p. 39-70

AZEVEDO, Thales. **Povoamento da Cidade do Salvador**.Salvador: Itapuã, 1969

BANDEIRA, Júlio. **A Missão Francesa**. Rio de Janeiro: Sextante, 2003.

BAHIA, Governo do Estado da. IPACBA. **Inventário de proteção do acervo cultural da Bahia.** Salvador. (?). CD-ROM

BAHIA, SEPLANTEC, CONDER. **A Grande Salvador; posse e uso da terra.** Salvador: Buraeau Gráfica, 1978.

BARROS, F. Borges. **Dr. J. J. Seabra; Sua vida. sua obra na República.** Salvador: Imprensa Official do Estado.1931

BARROS, J. Teixeira. **Resumo Chronologico e noticioso da província da Bahia desde o seu descobrimento em 1500. por José Álvares do Amaral.** Salvador: Imprensa Official do Estado. 1922

BEHRENS, Ricardo. **Salvador o a invasão holandesa de 1624-1625.** Salvador: Editora Pontocom, 2013.

BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1987. p. 36-8.

BERNARDO, Kátia Jane C. **Envelhecer em Salvador: uma página da História (1850-1900).**2010. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia Salvador, 2010.

BOCCANERA JÚNIOR. **Bahia epigráphica e iconográphica (resenha histórica)**. Salvador: ?, 1928.

BOXER, Charles. **A idade de ouro do Brasil**. São Paulo: Editora Nacional, 1963.

BRASIL Republicano. v. 06: estrutura de poder e economia (1889-1930). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006

BRAUDEL, Fernand. **Escritos sobre a História**. São Paulo: Perspectiva, 1978.

BRESCIANI, Stella (org.). **Imagens da Cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo: ANPUH/ São Paulo. Marco Zero. FAPESP. 1994

CALABI, Donatella. **História do Urbanismo europeu**: questões. instrumentos, casos exemplares. São Paulo: Perspectiva. 2012

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras. 1990.

CÂMARA, Antônio Alves. **Bahia de Todos os Santos com relação aos melhoramentos do seu porto.** Rio de Janeiro: Leuzinger. 1911.

CÂMARA, Marcos Paraguassu de Arruda. **Conceição e Pilar**; freguesias seculares do centro econômico e do porto de Salvador até o século XIX. 1988. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1988.

CAMPOS, Cristina; ATIQUE, Fernando; DANTAS, George A. F.(org.). **Profissionais, práticas e representações da construção da cidade e do território.** São Paulo: Alameda, 2013.

CAMPOS, J. da Silva. Tradições Bahianas. **Revista do Instituto Geographico e Histórico da Bahia**, Bahia, Secção Graphica da Escola de Aprendizes Artifices, n. 56, p. 353-557, 1930.

CARDOSO, Luís Antonio F. **Entre vilas e avenidas**: habitação proletária em Salvador na Primeira República. 1991. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1991.

CARITA, Hélder; ARAÚJO, Renata (coord.). **Universo Urbanístico Português, 1415-1822**. Lisboa: Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998

CARTA muito interessante do advogado da Bahia José da Silva Lisboa, para o Doutor Domingos Vadelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, em que lhe dá notícia...Bahia, 18/10/1781. In: Anais da Biblioteca nacional do Rio de Janeiro.v. 32. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas da Biblioteca Nacional, 1914.

CARVALHO, Joaquim Pires M. Memoria apresentada ao Chefe da Nação. In: BAHIA, Associação Commercial da. **O commercio do estado da Bahia aos poderes públicos federaes**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1916.

CARVALHO, Marieta Pinheiro. **Uma idea ilustrada de cidade**; as transformações urbanas no Rio de Janeiro de D. João VI (1808-1821). Rio de Janeiro: Odisséia, 2008.

CARVALHO, Maurício Rocha de. **Recife (1890-1930)**: a transposición de una "estética moderna"; un estudio del proceso de assimilación brasileña de la arquitectura europea del siglo XIX. 1999. Tese (Doutorado) - Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona, Universidade Politécnica da Catalunha. Barcelona, 1999.

COELHO FILHO, Luiz Walter. **A fortaleza do Salvador na Baía de Todos os Santos**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2004.

CONDURU, Roberto. O início do neoclassicismo no Brasil. In: BANDEIRA, Júlio. **A Missão Francesa**. Rio de Janeiro: Sextante, 2003.

COPILAÇÃO em indice alfabetico de todas as leis, regulamentos provinciais e actos do governo - 1835-1858. [Salvador: último quartel do século XIX]

COSTA, Jurandir F. **Ordem médica e norma familiar.** Rio de Janeiro: Graal, 1989.

COSTA, Marcus de Noronha da. A administração Civil política Militar e Econômica do 8º Conde dos Arcos na Bahia. **Revista do IGHBA**, Salvador, n. 93, p.147-8, jan/dez 1997.

COUTO, Edilece Souza. **Tempo de festas**: homenagens a Santa Bárbara, N. S. da Conceição e Sant'Anna em Salvador [illegible]. 2004. Tese (Doutorado) Faculdade de Ciências e Letras, Universidade estadual Paulista. Assis, SP, 2004.

CUNHA, Cínthia da Silva. **As exposições provinciais do Império**: a Bahia e as Exposições Universais (1866-1888). 2010. Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

DE PAOLI, Paula S. **Entre relíquias e casas velhas**: a arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no centro do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rio Book's, 2013.

DEL BRENNA, Giovanna Rosso (org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos; Uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, [illegible].

DELSON, Roberta Marx. **Novas vilas para o Brasil** - Colônia, planejamento espacial e social no século XVIII. Brasília: [illegible], 1997.

DES CARS, Jean; PINON, Pierre. **Paris- Haussmann**: Le pari d'Haussmann. Paris: Picard, 1991.

DIAS, Olívia Biasin. **Olhares estrangeiros**: impressões dos viajantes oitocentistas acerca da Bahia, sua diversidade racial e seu potencial para alcançar a civilização. 2013.Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2013.

Diário de Notícias. Salvador, [illegible].

ELEB, Monique; DEBARRE, Anne. **L'invention de l'habitation moderne: Paris 1880 - 1914; Architectures de la vie privée, suite**. Paris: Hazan / Archives d'Architecture Moderne, [illegible].

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, [illegible].

______, Norbert. **O processo civilizador: formação do Estado e civilização.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, [illegible].

ETCHEVARNE, Carlos: FERNANDES, [illegible]. Apontamentos para uma arqueologia do Recôncavo Baiano. In: CAROSO, Carlos et alli. **Baía de Todos os Santos: aspectos humanos.** Salvador: EDUFBA, 2011.p. 29-47.

FABRIS, Annateresa (org.). **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. São Paulo: Nobel / EDUSP, 1987.

_______. **Fragmentos urbanos; representações culturais**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

FALLA com que abriu no dia 1.o de maio de 1878 a 57.a legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o exm. sr. Conselheiro Barão Homem de Mello, presidente da provincia. Bahia Typ. do Diario, 1878

FALLA com que abriu no dia 1.o de maio de 1880 a 1.a sessão da 23.a legislatura da Assembléa Legislativa Provincia da Bahia o Exm. Sr. Dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão, presidente da provincia. Bahia, Typ. do "Diario da Bahia," 1880.

FALLA dirigida a Assembléa Legislativa Provincia da Bahia, na abertura da sessão ordinaria do anno de 1845. pelo presidente da provincia, Francisco José de Sousa Soares d 'Andrea. Bahia Typ. de Galcino José Bizerra [i.e. Rizerra] e Companhia, 1845.

FALLA dirigida a Assembléa Legislativa Provincia da Bahia. na abertura da sessão ordinaria do anno de 1846. pelo presidente da provincia, Francisco José de Sousa Soares d'Andrea. Bahia Typ. de Galcino José Rizerra e Companhia, 1846.

FALLA dirigida a Assembléa Provincia da Bahia pelo primeiro vice-presidente, dez. João José 'Almeida Couto no 1 o de março de 1873. Bahia, Typ. do Correio da Bahia, 1873.

FALLA do Excellentissimo Presidente da Provincia da Bahia, em 1º de dezembro deste anno, dia em que se installou nesta cidade o Conselho Geral da Província. Bahia; Typographia [illegible]. [illegible]

FALLA que recitou o presidente da provincia da Bahia Thomaz Xavier Garcia de Almeida, na abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1839. Bahia: Typ. de Manoel Antonio da Silva Serva, 1839. p.09.

FALLA que recitou o excellentissimo presidente da provincia da Bahia. Paulo José de Mello Azevedo e Brito, na abertura da Assembléa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1841. Bahia Typ. de Epifanio J. Pedroza. 1841

FALLA que recitou o presidente da provincia da Bahia o conselheiro Joaquim José Pinheiro de Vasconcellos, na abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 2 de fevereiro de 1842 Bahia. Typ. de J.A. Portella e Companhia, 1842

FALLA que recitou o prezidente da provincia da Bahia. o conselheiro desembargador Francisco Gonçalves Martins, abertura da Assembléa Legislativa da mesma provincia em 1. de março de 1850. Bahia. Typ. Constitucional, 1850

FALLA recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor Alvaro Tiberio de Moncorvo e Lima em 14 de maio de 1856. Bahia, Typ. de Antonio Olavo da França Guerra e Comp., 1856.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco A. F. Idealizações urbanas e a construção da Salvador moderna. In: **Espaço & Debates**. Cidade e História, São Paulo, NERU, n. 34,1991.

______ (org.). **Cidade &História**; modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: UFBA; ANPUR, 1992.

______. Idealizações urbanas e a construção da Salvador moderna: 1850-1920. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco A. F. (org.). **Cidade & História**; modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: UFBA; ANPUR, 1992. p. 53- 68.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do mar da Bahia ao Rio do Sertão. Bahia and San Francisco Railway.** Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006

FERREIRA, Manoel J. **Exposição de Philadelphia**: a Provincia da Bahia. Apontamentos. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. Bahia: criação de rede urbana no século XVIII. In: 4º CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA [Salvador 450 anos], 2001, Salvador. **Anais**... Salvador: IGHBA; FGM, 2001. p. 567-83

FRANÇA, José-Augusto. **Lisboa Pombalina e o Iluminismo**. Viseu: Livraria Bertrand, 1987.

FREIRE, Luiz Alberto Ribeiro. **A talha neoclassica na Bahia.** Rio de Janeiro: Versal, 2006

GARCEZ, Angelina Nobre Rolim; FREITAS, Antônio Fernando G. de. **Bahia Cacaueira: um estudo de história recente**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1979.

GODOFREDO FILHO. A Influência do Ecletismo na Arquitetura Baiana. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro, n. 19, 1984.

GONÇALVES, Sérgio C. O pensamento civilizador e a cultura historiográfica brasileira no século XIX. **Revista Fazendo História**. Natal. v.01. n. 02. p.128-47, 2008.

GUIMARÃES, Antônio Sérgio A. **A formação e a crise da hegemonia burguesa na Bahia, 1930-1964.** 1982. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1982.

HABSBURGO, Maximiliano de. **Bahia 1860; Esboços de Viagem**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro: Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia,

1982.

HITCHCOCK, Henry - Russell. **L'Architettura dell' Ottocento e del Novecento** Torino: Einaudi, 1989.

HOBSBAWN, Eric. **A era do capital, 1848-1875.** Rio de Janeiro: Terra e Paz, 2002. p. 53-77.

HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto.** a vida das docas de Santos (1888-1914). São Paulo: Hucitec; Santos: Prefeitura Municipal de Santos, 1996

INSPECTORIA Federal de Portos, Rios e Canaes – Porto da Bahia. **Collectanea de leis, decretos e demais actos officiaes relativos ao Porto da Bahia.** Rio de Janeiro, 1926

LAROUSSE, Pierre. **Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle, français, historique, géographique, mythologique, bibliographique, littéraire, artistique, scientifique, etc., etc**. Paris Administration du grand Dictionnaire universel, 1874.T. 13.

LEITE, Rinaldo C. Nascimento **E a Bahia civiliza-se:** ideais de civilização e cenas de anti-civilidade em um contexto de modernização urbana. Salvador, 1912-1916. 1996. Dissertação (Mestrado) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia Salvador 1996.

LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2001

LIMA, José Francisco da S. A Bahia de ha 66 annos. reminicencias de um contemporâneo. **Revista do IGHBA**. Salvador 1906 p.93-123;.

LIMA, Luís Filipe S.Civil. civilidade civilizar civilização: usos. significados e tensões nos dicionários de língua portuguesa (1562-1831). **Almanack**, Guarulhos,n.03,1º semestre de 2012 p 66-81

LIMA, Manuel de Oliveira. D. **João VI no Brasil** Rio de Janeiro: Topbooks, 2006.

LORTIE, Andre. **Paris s'exporte: modeled'architectureou architectures modeles**. Paris: Pavillon de l'Arsenal Picard 1995

LOYER, François. Avant-propos. In DES CARS. Jean. PINON. Pierre. **Paris-Haussmann,** Le pari d'Haussmann. Paris Picard 1991. p. 09-14.

LUDWIG, Selma C. **A Escola de Belas Artes cem anos depois**. Salvador: UFBA, 1977.

MAROCCI, Gina Veiga Pinheiro. **Salvador. século XVIII:** a emergência de novos padrões urbanísticos. 1997 Dissertação (Mestrado) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador. 1997.

______. **O Iluminismo e a urbanística portuguesa**: as transformações em Lisboa, Porto e Salvador no século XVIII. 2011. Tese (Doutorado)Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2011.

MATTEDI, Maria Raquel Mattoso; BRITO, Marisa R. de; BARRETO, Sueli S. Salvador; o processo de urbanização. In: BAHIA. Secretaria de Planejamento, Ciência e Tecnologia. Fundo de Pesquisas. **Habitação e urbanismo em Salvador**. Salvador: SEPLANTEC, 1979. s.p.

MATTOS, Waldemar. **Palácio da Associação Comercial da Bahia**. Salvador: Tipografia Beneditina, 1950

MATTOSO. Kátia M. de Queirós. **A Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado**. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Cultura, 1978.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Bahia, século XIX, uma província no Império.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MENSAGEM apresentada a Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinaria da 7ª Legislatura pelo Dr. Severino Vieira, Governador da Bahia. Salvador: Officinas do 'Diario da Bahia', 1903

MENSAGEM apresentada a Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 2ª Sessão Ordinaria da 7ª Legislatura pelo Dr. Severino Vieira, Governador da Bahia. Salvador: Officinas do 'Diario da Bahia',1904

MENSAGEM apresentada a Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinaria da 11ª Legislatura pelo Dr. João Ferreira de Araújo Pinho, Governador do Estado. Salvador: Officinas da Empreza 'A Bahia',1911

Mensagem apresentada à Assembléa geral Legislativa do Estado na abertura da 1ª sessão ordinária da 12ª legislatura pelo Dr. J. J. Seabra. Governador do Estado. Salvador: Secção de Obras da Revista do Brasil. 1913

MENSAGEM apresentada a Assembléa Geral Legislativa do Estado da Bahia na abertura da 1ª Sessão Ordinaria da 13ª Legislatura pelo Dr. J. J. Seabra Governador do Estado. Salvador: Revista do Brasil. 1915

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **O cenário da vida urbana; a definição de um projeto estético para as cidades brasileiras na virada do século XIX/XX.** João Pessoa: CT Editora Universitária /UFPB. 2000.

MUÑOZ, Rosana. **Acidentes e desastres em um trecho da falha de Salvador;** um estudo na busca da preservação dos edifícios de interesse cultural. 2009. Tese (Doutorado). 2009. Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal da Bahia. Salvador. 2009.

NAGAMINI, Marilda. 1808-1889: Ciência e Técnica na trilha da liberdade. In:

MOTOYAMA, Shozo. **Prelúdio para uma História**: Ciência e Tecnologia no Brasil.São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. **Dez freguesias da cidade do Salvador; aspectos sociais e urbanos do século XIX**. Salvador: FCEBa/EGBa, 1986.

NEEDELL, Jeffrey D. **Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1993.

OLIVEIRA JR. Franklin. **Canal Conde dos Arcos.** uma obra visionária no período joanista. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia. 2008.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As fortificações portuguesas de Salvador quando Cabeça do Brasil.** Salvador: Omar G. 2004

OUTRAM, Dorinda. **O Iluminismo**. Lisboa: Temas e Debates, 2001.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. Índios, náufragos, missionários, moradores e colonos em Kirimurê no século XVI: embates e negociações. In: CAROSO, Carlos et alli. **Baía de Todos os Santos: aspectos humanos.** Salvador: EDUFBA, 2011.p. 69-100.

PATETTA, Luciano. **L'architettura dell'Eclettismo.** Fonti, Teorie e Modelli, 1750-1900.Milão: Citta Studi. 1991

PEIXOTO, Gustavo Rocha. **Reflexos das luzes na terra do sol**; sobre a teoria da arquitetura no Brasil da Independência 1808-1831. São Paulo: ProEditores, 2000.

PEREIRA, Margareth Campos da Silva. **Rio de Janeiro**; **l'ephemere et la perennité.** Histoire de la ville au XIXème siecle. 1988. Tese (Doutorado).École de Hautes Études en Sciences Sociales. Paris. 1988.

PERROT, Michele (org.). **História da Vida Privada: Da Revolução Francesa à Primeira Guerra.** São Paulo: Companhia das Letras. 1992.

PESAVENTO, Sandra J.Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro. v. 8. n.16. 1995. p. 279-290.

PESAVENTO, Sandra J. **Exposições Universais; espetáculos da modernidade do século XIX.** São Paulo: HUCITEC. 1997.

PICON, Antoine. Racionalidade técnica e utopia: a gênese da Haussmanização. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades capitais do século XIX**; racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 2001. p. 65-101.

PINON, Pierre. Percées, tracés: la ville réformée. In: DES CARS, Jean; PINON, Pierre. **Paris- Haussmann**; Le pari d'Haussmann. Paris: Picard. 1991. p.88-93.

PINHEIRO, Eloísa Pettl. **Europa, França e Bahia**; difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002

PUPPI, Suely de Oliveira. **A arquitetura dos italianos em Salvador, 1912-1924.** Monumentos de traços europeus e modernização urbana no início do século XX. Dissertação (Mestrado). 1997 Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo. 1997.

REBOUÇAS, André. Portos de Commercio [illegible] estudos durante viagem a Europa e aos Estados unidos em 1872 e [illegible] **Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro**, Rio de Janeiro [illegible]. 1872

REIS FILHO, Nestor Goulart (a) **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp, 2000

______ (b). **Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial**. CD-ROM. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp. 2000

______. Notas sobre o urbanismo barroco no Brasil. São Paulo, USP. **Cadernos de Pesquisa do LAP** [illegible] 1994.

RELATORIO apresentado pelo Exmo. Sr. Desembargador João José de Moura Magalhães, no acto de entregar o governo d'esta provincia ao Excel. Vice-Presidente Manoel Messias Leão. Bahia. Typographia de João Alves Portella, 1848

RELATORIO apresentado a Assembléa Legislativa da Bahia pelo excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço presidente da mesma provincia, em 6 de março de 1870. Bahia. Typ. do Jornal da Bahia. 1870

RELATORIO com que o excellentissimo senhor doutor José Bonifacio Nascentes de Azambuja, presidente da provincia, abriu a Assembléa Legislativa da Bahia no dia 1 de março de 1868. Bahia. Typ. de Tourinho & Comp., 1868

RELATORIO com que o Exm. Sr. Cons. Dr. Manuel do Nascimento Machado Portella passou a administração da Provincia ao Exm. Sr. Des. Aurélio Ferreira Espinheira no dia 1° de abril de 1889. Bahia: Typ. da gazeta da Bahia, 1889.

RELATÓRIO do Engº Francisco Pereria de Aguiar que acompanha a Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo presidente da provincia, o doutor João Mauricio Wanderley. no 1.o de março de 1855. Bahia, Typ. de A. Olavo da França Guerra e Comp., 1855

RELATORIO do Diretor de Obras Públicas. Engº Jacome Martins Baggi, que acompanha a Mensagens e relatórios apresentados á Assembléa Geral Legislativa pelo Dr. Manuel Rodrigues Lima. Governador do Estado. Bahia: Typ. e Encadernações 'Diário da Bahia'. 1893.

RELATORIO que acompanha a Falla recitada na abertura da Assembléa Legislativa da Bahia pelo 1.o vice-presidente da provincia, o dezembargador Manoel Messias de Leão em 15 de setembro de 1858. Bahia, Typ. de Antonio Olavo de França Guerra, 1858

RELATORIO que apresentou a Assembléa Legislativa da Bahia o excellentissimo senhor Barão de S. Lourenço presidente da mesma provincia, em 11 de abril de 1869. Bahia. Typ. de J. G. Tourinho. 1869

REGIMENTO do governador e capitão general Tomé de Souza dado em Almeirim, Portugal, a 17 de dezembro de 1548: "constituição prévia" do estado do Brasil. Salvador: Fundação Gregorio de Mattos, 1998.

RÉMOND, René. **O século XIX. 1815-1914**. São Paulo: Cultrix, 2002.

ROCHA, Heliana F. M. **Visualização urban digital**: sistemas de informações geográficas e históricas para o bairro do Comercio-Salvador. 2007.Dissertação (mestrado). Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2007.

RONCAYOLO, Marcel. La production de la ville. In: **Histoire de La France urbaine.** La ville de l'âge industriel: Le cycle haussmannien.Tomo 4. Paris: Seuil, 1983.p. 73-155.

RONCAYOLO, Marcel. **Villes et ses territoires**. Paris: Gallimard, 1990.

______. Os espelhos da cidade: um debate sobre o discurso dos antigos geógrafos. In: LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001. p. 265-99.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **O porto de Salvador, modernização em projeto; 1854-1891**. Salvador: CODEBA. 1983. p. 24.

ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho. **Portos da Bahia. Cronologia.** Salvador: Companhia das Docas da Bahia, [illegible]

ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili. 1982.

RUY, Affonso. **História política e administrativa da cidade do Salvador**. Salvador: Tipografia Beneditina. 1949

SABOYA, Marc. **Presse e Architecture au XIXe siécle; César Daly et la Revue Générale de l'Architecture et Travaux Publics**. Paris: Picard, 1991.

SALGADO, Ivone; BERTONI, Angelo (org.). **Da construção do território ao planejamento das cidades**: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). São Carlos: RiMa Editora, 2010.

SALVADOR. Actos do Governo do Municipio da capital do anno de 1893. Salvador. Imprensa Official do Estado. 1923.

SALVADOR. Leis e Resoluções do Conselho Municipal da Capital do Estado da Bahia do Anno de 1893. Salvador: Litho-Typographia Tourinho, 1900.

SALVADOR. **Código de Posturas Municipaes da Cidade**. Salvador: Imprensa Official do Estado, 1921.

SALVADOR. Leis e Resoluções do Conselho Municipal da capital do estado da Bahia do anno de 1896. Salvador: Litho-Typographia de J. G. Tourinho, 1900.

SALVADOR, Leis e Resoluções do Conselho Municipal da Capital do Estado da Bahia do anno de 1904. Salvador: Empreza A Bahia, ?

SALVADOR. Processos para licenciamentos de obras no distrito da Conceição da Praia. Salvador. 1890 a 1940.

SALVADOR. Processos para licenciamentos de obras no distrito do Pilar. Salvador. 1890 a 1940.

SAMPAIO, Antônio H. L. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal;** contribuição ao estudo urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto/ PPG/AU-UFBA, 1999.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização:** Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal. 2005

SANTOS, Fabricio Lyrio **Da catequese à civilização:** colonização e povos indígenas na Bahia (1750-1800). 2012 Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2012.

SANTOS, Mário A. da S. Habitação em Salvador: fatos e mitos. In:BRESCIANI, Stella (org.). **Imagens da Cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo: ANPUH/ São Paulo, Marco Zero, FAPESP, 1994.p. 93-110.

SILVA, Aldo José M. **Instituto Geográfico da Bahia;** origens e estratégia de consolidação institucional (1894-1930). 2006. Tese (Doutorado).– Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

SILVA, Octávio Torres da. **A cidade do Salvador perante a Hygiene**. Salvador: Typografia Moderna. 1908. Tese de graduação apresentada à Faculdade de Medicina da Bahia.

SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO. Sandra Jatahy **Imagens Urbanas: os diversos olhares do imaginário urbano.** Porto Alegre: UFRGS, 1997.

TALLIS'S History and description of the Crystal Palace, and the Exhibition of the World's Industry in 1851.London, new York: John Tallis and Co., 1851.

TAVARES, Luis Henrique D. A economia da província da Bahia na segunda metade do século XIX. **Universitas,** Salvador, n. 29, jan.-abr. 1982.

TEIXEIRA, Cid. O Comércio; Cidade Baixa, Comércio e Mercado do Ouro. In: CORREIO DA BAHIA. Salvador, história visual de Salvador. v.07, (?). p. 06.Suplemento.

TEIXEIRA, Cid. **História da Energia Elétrica na Bahia**. Salvador: EPP Publicações e Publicidade, 2005.

TEIXEIRA, Manuel C. Os modelos urbanos portugueses da cidade brasileira. **Revista Urbanismo de Origem Portuguesa**. Portugal, n. 03, 2000. Disponível em <htpp://urban.iscte.pt/revista/numero3/artigos/artigo_07.htm> Acesso em: 09 jun 2007.

TERMOS de Vistoria e Alinhamentos no município da cidade da Bahia (1817-1827). Salvador.

TERMOS de Vistoria e Alinhamentos no município da cidade da Bahia (1848-1855). Salvador.

TERMOS de Vistoria e Alinhamento do município da cidade da Bahia (1877-1885). Salvador.

TERMOS de Vistoria e Alinhamento do município da cidade da Bahia (1877-1891). Salvador.

UNIVERSIDADE DE LISBOA, FACULDADE DE EDUCAÇÃO. **Enciclopedia.** Lisboa, (?). Disponível em http://www.educ[illegible]per backup/enciclopedia/ cap1p1/palavra.htm. Acesso em 08 ago 20[illegible]

UNIVERSIDADE Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, Fundação Gregório de Mattos. **Evolução Física de Salvador**. Salvador: Pallotti, 1998

UNIVERSIDADE Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia. **Evolução Física de Salvador, 1800-1889**. Salvador, (?). v.03. p.53. Não publicado

UZEDA, Jorge Almeida. **O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador (1935-1945)**.2006. Tese (Doutorado)Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.Salvador, 2006.

VERGER, Pierre. **Notícias da Bahia - 1850** Salvador: Corrupio, 1981

VILHENA, Luis dos Santos. **A Bahia no século XVIII**. Salvador: Itapuã, 1969

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. São Paulo: Perspectiva, 2009. p. 20-1.